

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2010

Michaela Puczoková

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Faktory ovlivňující vstup zahraničního investora do České Republiky

Factors Influencing the Entrance of Foreign Investor to the Czech Republic

Student:
Vedoucí diplomové práce:

Bc. Michaela Puczoková
prof. Ing. Jiří Kern, CSc.

Ostrava 2010

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem na celé diplomové práci pracovala samostatně a uvedla jsem veškerou použitou literaturu a další prameny.

V Ostravě dne 20. dubna 2010

Bc. Michaela Puczoková

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce panu prof. Ing. Jiřímu Kernovi, CSc. za konzultace, připomínky a odborné vedení práce. Mé poděkování také patří Ing. Tomáši Mertlovi za odborné konzultace k praktické části diplomové práce.

Obsah

1 Úvod	8
2 Charakteristika lokalizačních faktorů.....	10
2.1 Regionální politika	10
2.2 Teorie regionálního rozvoje	11
2.3 Lokalizace	12
2.4 Historie a etapy teorie lokalizace	13
2.4.1 Etapy lokalizace	13
2.5 Teorie prostorové rovnováhy	15
2.6 Lokalizační analýza.....	16
2.7 Lokalizační chování podniků a technologie.....	16
2.8 Koncepce lokalizační analýzy	17
2.8.1 Neoklasická koncepce	18
2.8.2 Behavioristická koncepce.....	18
2.8.3 Heuristický přístup	19
2.9 Lokalizační faktory	19
2.9.1 Makroekonomické faktory	20
2.9.2 Mikroekonomické faktory	20
2.10 Kritéria lokalizačních rozhodnutí.....	20
2.11 Hledisko důležitosti jednotlivých faktorů	21
2.12 Lokalizační faktory	21
2.12.1 Obchodní faktory.....	22
2.12.2 Infrastrukturní faktory	23
2.12.3 Pracovní faktory	23
2.12.4 Lokální faktory	24
2.12.5 Nákladové faktory	24
2.12.6 Enviromentální faktory kvality života.....	25
2.13 Investiční pobídky jako důležitý faktor pro umístění investice	26
2.13.1 Slevy na daních z příjmů	26
2.13.2 Převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu	27
2.13.3 Hmotná podpora vytváření nových pracovních míst	27
2.13.4 Hmotná podpora rekvalifikace zaměstnanců	27

2.13.5 Převod pozemků	28
2.14 Faktory, zabraňující vstupu zahraničního investora do dané země.....	28
2.14.1 Investiční bariéry na celostátní úrovni	28
2.14.2 Investiční bariéry na lokální úrovni	29
2.15 Lokalizační faktory v jednotlivých odvětvích.....	30
3 Využití lokalizačních faktorů hodnocenou investicí	31
3.1 Základní charakteristika investora	31
3.2 Důvody pro umístění automobilky do České Republiky	32
3.3 Faktory využité vybraným investorem.....	34
3.3.1 Obchodní faktory.....	34
3.3.1.1 Faktor blízkosti trhu	34
3.3.1.2 Faktor blízkosti zákazníků	34
3.3.1.3 Faktor přítomnosti zahraničních firem.....	36
3.3.1.4 Faktor podpůrných služeb	36
3.3.2 Infrastrukturní faktory	36
3.3.2.1 Faktor kvality silničních a železničních komunikací	36
3.3.2.2 Faktor blízkosti větších letišť	37
3.3.2.3 Faktor kvality telekomunikací.....	37
3.3.3 Pracovní faktory	38
3.3.4 Lokální faktory	40
3.3.4.1 Faktory nabídky rozvojových ploch.....	40
3.3.4.2 Faktor institucionálního zabezpečení rozvoje znalostní báze	41
3.3.4.3 Faktor finanční participace.....	41
3.3.5 Nákladové faktory	42
3.3.5.1 Faktor ceny pozemků a pronájmů	42
3.3.5.2 Faktor ceny práce	42
3.3.6 Enviromentální faktory kvality života.....	44
3.3.6.1 Faktor enviromentální kvality života	45
4 Ocenění pozitivních a negativních účinků využitých lokalizačních faktorů při realizaci investice.....	47
4.1 Pozitivní účinky investice	47
4.1.1 Zvýšení HDP	47

4.1.2 Zvýšení exportu.....	48
4.1.3 Pokles nezaměstnanosti.....	50
4.1.4 Spolupráce se studenty	52
4.1.5 Spolupráce s partnery	53
4.1.6 Nově příchozí investoři	53
4.2 Negativní účinky investice	54
4.2.1 Růst nekvalifikované pracovní síly	54
4.2.2 Vývoj cen bytů	54
4.2.3 Dopravní hluk.....	55
4.2.4 Zadlužení města.....	56
5 Závěr.....	57
Seznam použité literatury	60
Seznam zkratk	62
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce.....	63
Seznam příloh.....	64

1 Úvod

Česká Republika je poměrně malý stát, jejíž rozvoj byl vlivem direktivního řízení ekonomiky zpomalen. Nyní se řadí mezi státy s obrovským potenciálem, který díky strategické poloze a jiným podmínkám může nabídnout, a následně prodat v podobě lepšího životního standardu obyvatel. Jednou z možností jak tento životní standard zlepšit je dynamizovat ekonomický růst ve smyslu investic do programů, podporujících zviditelnění České Republiky, jako lukrativního místa pro zahraniční investice. V současné době finanční krize je důležité, aby se tato politika podporovala, neboť nalákání velkých investorů do naší země je pro Českou Republiku možnost jak nadále rozvíjet svůj potenciál.

To, které faktory jsou pro zahraniční investory významné, hodnotím v této práci a následně také posuzuji, jak zahraniční investoři mohou ovlivnit rozvoj regionů.

Cílem diplomové práce je zhodnotit faktory, které ovlivňují investory při lokalizaci velké investice do dané země. Pro analýzu jsem si vybrala investora TPCA - Toyota Peugeot Citroën Automobile v Kolíně, jejíž hlavní činností je výroba osobních automobilů.

Práce se skládá z pěti bloků, které na sebe postupně navazují. První část práce je teoretická, a úvod této části je věnován teoriím regionálního rozvoje. Následně jsou rozebrány teorie lokalizace, historický vývoj lokalizace a etapy, kterými od počátku existence tohoto pojmu lokalizace procházela. Následují charakteristiky jednotlivých koncepcí lokalizační analýzy, jejíž názory zastupujících autorů na lokalizaci se odlišují. Součástí této kapitoly je také popis faktorů, které zahraniční investoři považují za méně či více důležité v rozhodování o umístění investice do dané země a hlavním úkolem této kapitoly je charakterizovat a popsat tyto lokalizační faktory, se kterými se bude v další části pracovat. Faktory jsou rozděleny do šesti hlavních skupin, které zahrnují další podskupiny. V této části jsou také nastíněny faktory, které naopak zabraňují vstupu investora do dané země.

Jak již bylo řečeno, s faktory, které jsou popsány v první teoretické kapitole, se bude pracovat v kapitole následující. Hlavním cílem praktické části práce je posouzení, do jaké míry jednotlivé lokalizační faktory vybraného investora TPCA – Toyota Peugeot Citroen ovlivnily jeho rozhodnutí pro umístění investice právě do Kolína v rámci České Republiky.

Každý z těchto lokalizačních faktorů je podrobně rozebrán a vlastním názorem autorky ohodnocen stupněm důležitosti z pohledu investora.

Poslední kapitola je věnována problematice účinků, které investice TPCA v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry přinesla. V kapitole jsou vyhodnoceny jak pozitivní, tak negativní účinky investice a to jak na lokální, tak na celostátní úrovni. Na základě tohoto vyhodnocení lze určit, do jaké míry je pro Českou Republiku přínosné podporovat politiku specializující se na zahraniční investice.

Závěr práce vyhodnocuje do jaké míry je investice TPCA pro Českou Republiku úspěšná a také posuzuje, které účinky investice lze považovat za strategické. Následně jsou rovněž zhodnoceny faktory, které byly pro investora klíčové a na tomto základě je autorkou vyvozeno doporučení a návrh pro podporu politiky zaměřující se na zahraniční investory do ČR.

2 Charakteristika lokalizačních faktorů

2.1 Regionální politika

Podle Wokouna¹ existuje celá řada různých definic regionální politiky, přičemž žádná z nich nebyla akceptována jako všeobecně přijatelná.

Klaassen a Vanhove.² uvádí definici, v nichž je regionální politika soubor veřejných intervencí, které vedou ke zlepšení geografického rozdělení ekonomických činností, respektive které se pokouší napravit určité prostorové důsledky volné tržní ekonomiky pro dosažení dvou vzájemně závislých cílů: ekonomického růstu a zlepšení sociálního rozdělení ekonomických efektů.

Regionální politika má řadu cílů, které dosahuje prostřednictvím svých nástrojů. Cíle jsou formulovány na základě hlavních problémů jednotlivých regionů a zároveň vycházejí z pojetí státní hospodářské politiky. Nástroje regionální politiky jsou zaměřeny zejména na přitažení kapitálu a podnikatelských aktivit do regionu, stimulaci využití vnitřních rozvojových zdrojů, dosídlení či stabilizaci obyvatelstva v regionu a lze je členit do

3 hlavních skupin – makroekonomické, mikroekonomické a ostatní nástroje.

Mezi makroekonomické nástroje patří jak fiskální politika, prostřednictvím které stát podporuje vybrané regiony například sníženou sazbou daní, tak monetární politika, prostřednictvím které stát opět podporuje vybrané regiony, a to například snadným přístupem k úvěrům. Součástí těchto nástrojů je také protekcionismus, kterým se stát snaží podporovat rozvojové regiony prostřednictvím omezení a limitů do území.

Další, neméně důležitá, skupina nástrojů jsou nástroje mikroekonomické, prostřednictvím kterých se stát snaží ovlivnit rozhodování ekonomických subjektů o jejich lokalizaci. Mezi tyto nástroje patří realokace pracovních sil – například částečná úhrada nákladů na stěhování či podpora na nákup bytu. Součástí nástrojů jsou také realokace kapitálu

¹ WOKOUN, R.; MALINOVSKÝ, J.; DAMBORSKÝ, M.; BLAŽEK, J. a kol. *Regionální rozvoj*. 1.vyd. Praha: Linde Praha, a. s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

² VANHOVE, N.; KLAASSEN L. H., *Regional policy: A European Approach*, 1987, Aveburg, Aldershot, Brookfield.

– subvence kapitálového charakteru, subvence na pracovní sílu, levné úvěry či snížená daň aj.

Spíše výjimečně používány jsou tzv. ostatní nástroje, mezi které patří administrativní nástroje, kterými stát může rozhodnout o zastavení činnosti, pokud je nevhodná z hlediska rozvoje území, a institucionální nástroje – regionální rozvojové agentury.³

2.2 Teorie regionálního rozvoje

V současné době se v rámci České Republiky zájem o problematiku regionálního rozvoje rapidně zvyšuje. Důvodem jsou jak vnitřní, tak vnější příčiny.

Za vnitřní příčiny lze považovat zejména existenci markantních rozdílů v regionech z pohledu průměrných mezd či míry nezaměstnanosti, a také zájem subjektů lokálního a regionálního rozvoje na zpracování rozvojových strategií.

Vnější příčinou je především vstup České Republiky do Evropské Unie, která usiluje o realizaci moderně pojaté regionální politiky. Velkou výzvou je propojení regionální politiky s Lisabonskou strategií v programovém období 2007 – 2013.

Existuje mnoho protikladných teorií regionálního rozvoje, v základu však bývají děleny do dvou skupin:

- 1) Konvergenční teorie neboli teorie regionální rovnováhy, jejíž základní myšlenkou v regionálním rozvoji je snižování rozdílů v regionech;
- 2) divergenční teorie neboli teorie regionální nerovnováhy, jejíž základní myšlenkou v regionálním rozvoji je naopak zvyšování rozdílů v regionech.

Hlavní rozdíl mezi těmito teoriemi spočívá v rozdílné váze, kterou představitelé těchto teorií kladou na diferenční a nivelizační mechanismy. Diferenční mechanismy jsou například brain drain výzkumných pracovníků do nejatraktivnějších institucí v nejvyspělejších zemích a nivelizační mechanismy znamenají míru stabilizace role

³ WOKOUN, R., MALINOVSKÝ, J., DAMBORSKÝ, M., BLAŽEK, J. a kol. *Regionální rozvoj*. 1.vyd. Praha: Linde Praha, a. s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

fiskální politiky a to např. formou výběru většího obnosu daní ve vyspělých regionech a naproti tomu směřování sociálních dávek v nadprůměrném rozsahu do méně vyspělých regionů.

2.3 Lokalizace

Lokalizace znamená umístění objektu v prostoru vzhledem k ostatním prvkům (například sídelním, komunikačním, surovinovým, obslužným atd.⁴

Z hlediska lokalizačního rozhodování je nutné rozlišit faktory lokalizace a podmínky lokalizace. Podmínky lokalizace chápeme jako socioekonomické a přírodní předpoklady daného území. Jedná se tedy o podmínky, které vytváří strana „nabídky“. Investor se na základě diferencovaných nabídek rozhoduje o možné lokalitě svého působení. Naproti tomu stojí faktory lokalizace, které lze chápat jako požadavky investora na vlastnosti území. Jde o tzv. „poptávku“ po územních elementech, jevech či vlastnostech.⁵ Jak podmínky, tak faktory lokalizace výrazným způsobem investora ovlivňují při volbě lokality pro svou činnost.

Dříve než se podnik rozhodne pro lokalizaci, je nezbytné toto rozhodnutí pečlivě zvážit. Lokalizační rozhodnutí je dlouhodobé povahy a je nutno si uvědomit, že postavenou fabriku či podnik, instalované zařízení či zaškolenou pracovní sílu nelze v krátkém časovém horizontu přesídlit do jiného regionu či země. Odhady a plány podniku se proto vypracovávají s ohledem na dlouhodobou životnost podniku v časovém horizontu 10 – 15 let. Ovšem toto dlouhodobé plánování a odhadování s sebou nese řadu rizik, tržových a technologických nejistot. Tržové nejistoty jsou spojeny například s možnostmi změny sídla odběratelů či dodavatelů, vzniku nové konkurence aj. Technologické nejistoty jsou spojeny například se vznikem nových technologických postupů či jiných dokonalejších technologií, díky kterým se podnikový plán vychýlí a podnik se může ocitnout ve ztrátové zóně.

⁴MALINOVSKÝ, J., SUCHÁČEK, J. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. 1.vyd. Ostrava: VŠB- TU Ekonomická fakulta Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.

⁵MALINOVSKÝ, J., SUCHÁČEK, J. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. 1.vyd. Ostrava: VŠB- TU Ekonomická fakulta Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.

2.4 Historie a etapy teorie lokalizace

Teorie lokalizace představuje v regionálních teoriích vývojově nejstarší skupinu, která se bezprostředně vztahuje k teoretickým základům prostorové ekonomiky. V obecném kontextu této teorie jde o to, nalézt hlavní rozhodující zákonitosti při lokalizaci (umístění) daného ekonomického či výrobně-podnikatelského subjektu. Teorie vzniká v 19. Století, kdy další extenzivní rozvoj narazil na limity místních přírodních zdrojů, ale i velikosti spotřebního trhu.

2.4.1 Etapy lokalizace

1) Teorie lokalizace průmyslu a zemědělství, která hodnotí výhodnost lokalizace především z hlediska minimalizace nákladů a maximalizace zisku. V této první etapě se teorie lokalizace dotýkaly především oblasti zemědělství. J. H. von Thünen (1826) byl první, kdo vypracoval jednotnou teorii, která vyhodnocuje vztah mezi způsobem využití dané plochy a její vzdáleností od střediskového místa. J. H. von Thünen zkoumal lokalizaci pěstování zemědělských plodin na základě dvou činitelů – dopravních nákladů a pořadí naléhavosti spotřeby jednotlivých druhů zemědělských plodin. Následně se s rozvojem průmyslu těžiště zájmu přeneslo také na lokalizaci průmyslu. Velmi důležité postavení v teorii lokalizace má A. Weber (1909), tvůrce klasické teorie lokalizace. Ve své teorii o lokalizaci podniku usiloval nejen o dosažení nejnižších dopravních nákladů, ale celkově o dosažení minimálních výrobních nákladů. Podle Webera jsou při lokalizaci průmyslového podniku důležité tři hlavní faktory – dopravní náklady, náklady na pracovní sílu a spotřebitelské trhy. Weber ve své teorii jako první definoval pojem lokalizační faktor, ubikvitní suroviny aj. Jeho přínos je také spatřován v teorii, ve které rozdělil přepravovaný materiál do následujících skupin:

- a) *Ubikvitní* – všeobecné – materiál, který neovlivňuje lokalizaci
- b) *Lokalizované* – materiál, který lokalizaci ovlivňuje a musí jej respektovat

Dále ve své teorii rozlišuje materiál čistý a hrubý.

- a) *Čistý* – lokalizaci neovlivňuje, neboť vchází celou váhou do výrobku a je plně přepravován ke spotřebiteli

- b) *Hrubý* – lokalizaci ovlivňuje, neboť při výrobě část své hmotnosti „ztrácí a tím přitahuje výrobu k místu svého zdroje

K významným představitelům teorie lokalizace orientující se na maximalizaci zisku je např. T. Palander (1935), který jako první použil časové analýzy vzhledem k existenci procesu prostorové koncentrace a vzájemné konkurence. Další představitel je Hoover (1948), který maximalizaci zisku spatřuje v tzv. úsporách z implantace, kterých lze dosáhnout napojením průmyslových závodů na základní výrobní činnost v dané oblasti.

- 2) Tzv. americká škola – teorie lokalizace, která využívá vícekritériální přístup a modelování. Významnou osobou, která přispěla k rozvoji této teorie je W. Isard, který jako všeobecný princip přijal substituční princip a pro prostor použil kategorii “dopravního vstupu”, který představuje pohyb jednotky hmotnosti na jednotku vzdálenosti. Z hlediska firmy je dopravní vstup rovnocenný s ostatními výrobními vstupy (kapitál, práce), přičemž je možno jej substituovat jinými. Při použití dopravního vstupu se k němu podnik chová jako k jiným vstupům (práce, kapitál, půda). Tím začlenil prostor přes dopravní vstup do všeobecné ekonomické teorie. Ve své teorii rozděluje úspory následovně:

- a) *Interní úspory z rozsahu jednotky* – úspory, které plynou ze zvyšování produkce
- b) *Úspory z lokalizace* – úspory, které využívají všechny lokalizované jednotky. Jde např. o využití infrastruktury apod.
- c) *Úspory z urbanizace* – úspory, které vyplývají z úspor z lokalizace a také z koncentrace obyvatelstva, tzn. jsou místa, kde se nachází kvalifikovanější či specializovanější pracovní síla, apod.

- 3) Teorie lokalizace s prvky teorie celkového prostorového uspořádání

I když vlivem modernizace dopravních sítí, velkosériové výroby apod. v průběhu 20. století výrazně poklesl podíl dopravních nákladů na celkové hodnotě finální produkce, stále jsou tyto teorie využívány i dnes. Moderní nově vznikající odvětvově pojaté lokalizační teorie projevují výraznou tendenci ke komplexnějšímu pojetí teorie lokalizace s důrazem na jednotlivé socioekonomické aktivity člověka.

2.5 Teorie prostorové rovnováhy

Významnou osobností, která posunula zkoumáním regionálních aspektů ekonomiky z mikropolohy do makropolohy, a to od jednoduchých lokalizačních úvah do modelu celkového rovnovážného uspořádání aktivit, byl A. Lösch. Ve své teorii se snaží především vysvětlit odlišné zájmy firem a národního hospodářství při výběru místa lokalizace.

Na problematiku rozmístění pracovních sil se dívá ve spojení s problematikou regionů. Při lokalizaci je základním motivem lokalizace individuálních kapitálů zisk a determinujícím faktorem trh. Skutečnost existence volné konkurence je příčinou pro vznik střetů různých zájmů a z nich vyplývající prostorové disparity, které jsou způsobeny determinací prostorového uspořádání hospodářství individuálními výrobními podmínkami a vzájemným působením individuálních kapitálů. Odstranit je lze zabezpečením podmínek prostorové rovnováhy, ke kterým obecně patří:

- a) Snaha všech firem dosahovat maximálního zisku
- b) Všechny firmy mají svou tržní zónu, ve které mají monopolní postavení, přičemž je celý prostor plně využit.
- c) Mimořádného zisku nedosahuje žádná firma, přičemž cena výrobku je rovna průměrným výrobním nákladům.
- d) Rozměry každého trhu jsou velmi malé – pokud by se rozměry zvětšovaly, dosahovala by firma mimořádného zisku.
- e) Čáry indiference – jedná se o čáry, které tvoří hranice mezi sousedními trhy. Tyto čáry se nazývají izostatny a spojují místa, kde dva či více podniků mají stejné možnosti si vzájemně konkurovat.

Další, kdo významně přispěl k této teorii byl G. Myrdal (1957), který říká, že volná hra tržních sil vede k prohlubování meziregionálních diferencí a nikoli k jejímu zmirňování. Podle něj není ani teoreticky možné uskutečnit bez zásahu státu v daném systému rozmístění pracovních sil. Upozornil, že jakýkoliv nepříznivý předpoklad regionu může zbrzdit jeho vývoj. Poukazuje také na princip kruhové příčinnosti

prostorových nerovností, podle které vede jakákoli výhoda regionu k řetězci následků, na jejich základě pak dochází k rozvinutí prvotních výhod.

2.6 Lokalizační analýza

Lokalizační analýza má důležité místo v regionální ekonomii, je její trvalou součástí. Jsou to dvě spojené nádoby stejného procesu – racionálně prostorového uspořádání aktivit. Obsah, metody a techniky lokalizační analýzy se postupně historicky formovali a představují relativně ucelený systém analýzy a kvantifikace rozmísťovacích procesů.

Lokalizační analýza má v podstatě dvojí charakter:

analýzy rozmístění (lokalizace) – tj. analyzuje stav, výsledek rozmístění ekonomických jednotek podle vícero charakteristik (nejčastěji podle odvětvového hlediska) – východisko má tato analýza v teorii Waltera Isarda,

analýzy rozmísťování lokalizování – tj. analyzuje předpoklady, podmínky, resp. faktory pro umístění ekonomické jednotky do prostoru.

2.7 Lokalizační chování podniků a technologie

Podle Malinovského a Sucháčka⁶ má technologie pro lokalizační chování podniku značný význam. S ní jsou spojeny odpovědi na otázky, co podnik vyrábí a jak tyto výrobky vyrábí. Daná technologie i výrobky postupem času stárnou, což přináší změnu lokalizačních požadavků. Dynamiku technologických změn ve spojení se změnou lokality zohledňuje zejména teorie výrobového cyklu. Tato teorie vychází z předpokladu, že výrobek či služba podléhají na trhu postupnému stárnutí. Výrobek na trhu prochází čtyřmi fázemi. Po zavedení na trh nastává období silné expanze, jakmile dojde k jejímu nasycení, přichází fáze poklesu. V průběhu tohoto cyklu se velmi dynamicky mění intenzita inovačních aktivit, obrat a jiné další indikátory. Mění se také velmi důležité hledisko – prostorovost.

⁶ MALINOVSKÝ, J., SUCHÁČEK, J. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. 1.vyd. Ostrava: VŠB- TU Ekonomická fakulta Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.

V době zavádění výrobku na trh sehrává hlavní roli blízkost trhu, technicky dobře připravená pracovní síla a také blízkost potenciálního dodavatele. Existence těchto faktorů je zejména ve větších aglomeracích.

Pro fázi růstu je typické, že klesají požadavky na technickou kvalifikaci pracovní síly a naopak rostou požadavky na výkon managementu. Klesá také důležitost dodavatelů, proto jsou k lokalizaci optimální středně velká centra s dobrou dostupností. Pro tuto fázi je dále typické, že podniky začínají opouštět velké aglomerace a k lokalizaci si vybírají zejména místa, ve kterých je možná budoucí expanze.

Ve fázi zralosti, pro kterou je typický pokles nárůstu obratu, sílí konkurence a pokles cen dochází k nasazení méně kvalifikované a tím i levnější pracovní síly. Podniky v tomto období směřují svou činnost do méně industrializovaných regionů. Vyhledávají regiony s vysokou podporou státu při vstupu investora do jejich země.

Ve fázi poklesu z územního hlediska dochází k úbytku podniků z méně výhodných míst a zároveň k prostorové působnosti centrál silnějších firem.⁷

Nauka o lokalizaci řeší dvě základní otázky. První by měla odpovědět do jaké míry má lokalizace podniku vliv na jeho hospodářský výsledek. Druhá, neméně významná zkoumá vlivy podniku na jeho okolí, například vlivy na zaměstnanost v regionu.

2.8 Koncepce lokalizační analýzy

V regionální ekonomii rozlišujeme 3 různá pojetí lokalizační analýzy. Jedná se o neoklasickou, behavioristickou a strukturální analýzu. Odlišují se:

- 1) Podle představ a předpokladů jakými spoluúčastníci spravují podnik, jejich motivace a cílů, „racionálnosti“ rozhodnutí, úrovně informací a podle jejich mobility;
- 2) podle představ a předpokladů celkového fungování a struktury hospodářského systému. Zda má tendenci k rovnováze či nerovnováze, zda je homogenní nebo segmentovaný;

⁷MALINOVSKÝ, J., SUCHÁČEK, J. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. 1.vyd. Ostrava: VŠB- TU Ekonomická fakulta Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.

- 3) podle toho, jak je lokalizační rozhodnutí spojené s nadřazenými rozhodnutími a podnikovými procesy (strategické plánování, výrobní a pracovní proces).⁸

2.8.1 Neoklasická koncepce

Optimální lokalita se v této koncepci hledá v rovnováze s předpoklady pro existenci neoklasické koncepce. Jedná se o předpoklad dokonalé konkurence tzn. dokonalé informace, automatizované trhy a žádné překážky. Podniky by se měli především zaměřit na maximalizaci funkcí. Jedná se o nalezení takové lokality, která podniku přinese maximální zisk. Takové místo podnik nalezne tehdy, když výnosy a náklady u dané lokace budou zaznamenávat největší rozdíl. Zde hrají důležitou roli málo mobilní či nemobilní vstupy, které mohou zvyšovat náklady. Jedná se především o pozemky nebo pracovní sílu. Dalším podstatným faktorem, který podniku způsobuje vyšší náklady, je doprava. Tato koncepce má mnoho kritiků a odpůrců, kteří kritizují zejména to, že:

- 1) cíle a motivace podniků mnohdy nepředstavují optimalizaci nýbrž nalezení uspokojivých řešení;
- 2) pro mnohé podniky má lokalizační rozhodnutí pouze omezený význam, z hlediska důležitosti je totiž v rámci osobních faktorů například velmi silná spojitost s rozhodnutím o místě bydliště podnikatele;
- 3) v rámci dokonalé informovanosti se náklady na získávání informací zanedbávají, a přitom schopnost nositelů rozhodnutí zpracovat informace je velmi rozdílná.

2.8.2 Behavioristická koncepce

Tato koncepce říká, že není důležité to, jak by se podniky měly chovat, nýbrž to, jak mají postupovat při lokalizačních rozhodnutích a jak se v reálných podmínkách chovají. Závěry této teorie se následně odvozují na základě empirických pozorování. Jde o koncepci, která se od neoklasické koncepce liší v mnoha aspektech. Jde například o rozdíly ve schopnosti

⁸ MAIER, G.; TÖDTLING, F. *Regionálna a urbanistická ekonomika: teória lokalizácie a priestorová štruktúra*. Bratislava: ELITA, 1997. 258 s. ISBN 80-8044-044-1.

racionálně plánovat, rozdíly v dostupnosti zdrojů a v organizaci podniku. Tato koncepce chápe lokalizační rozhodování jako samostatný proces, který je nutno od jiných podnikových strategických rozhodnutí posunout do popředí.

2.8.3 Heuristický přístup

Jde o přístup, ve kterém se k lokalizačnímu rozhodnutí používají heuristické postupy, kterými jsou:

- 1) Stupňovité lokalizační rozhodnutí - než se určí konečná lokalita, předchází tomu rozhodnutí o lokalitě na různých stupních územních celků tj. například na úrovni obce, kraje, regionu aj.
- 2) Mimořádně důležité faktory – jedná se o postup, ve kterém se pozornost soustředí na mimořádně důležité faktory.
- 3) Nalezení uspokojivé lokality – spočívá v definování kritérií pro akceptování lokality. Následně se každá lokalita posuzuje zvlášť podle definovaných kritérií. Nakonec se najde uspokojivá lokalita, která je akceptovatelná.
- 4) Napodobování – jedná se o napodobování ve smyslu najít úspěšné podniky, a místo, které si pro svou činnost vybrali napodobit.
- 5) Minimální požadavky na lokalizační faktory – sledují se lokality, které splňují minimální stanovené limity pro lokalizaci.

2.9 Lokalizační faktory

Na lokalizační faktory se lze dívat jak z makroekonomického pohledu, tak z pohledu mikroekonomického. Moderní členění rozděluje lokalizační faktory do šesti základních skupin, které jsou v následujícím textu rozebrány.

2.9.1 Makroekonomické faktory

Mezi makroekonomické faktory řadíme zejména politickou stabilitu dané země, daňový systém, intenzitu ekonomického růstu, úroveň úrokových sazeb, makroekonomickou stabilitu a kvalitu legislativního prostředí.

2.9.2 Mikroekonomické faktory

Mikroekonomické faktory jsou ty, které rozhodování investora ovlivňují mnohem bezprostředněji. Vliv těchto faktorů je patrný přímo v nákladovosti uskutečněné investice a zároveň se také odráží v potenciální ziskovosti výroby.

2.10 Kritéria lokalizačních rozhodnutí

Maier a Tödling rozděluje kritéria lokalizačního rozhodnutí do čtyř prostorových rovin, kterými jsou: krajina, región, město (komunita) a pozemek. Ke každé prostorové rovině přiřazují nejtypičtější kritéria, která investor při rozhodování posuzuje. To znázorňuje následující tabulka.

Tabulka č. 2.1 Kritéria lokalizačních rozhodnutí

Prostorová rovina	Kritéria
Krajina	Daně, politická a hospodářská stabilita, odbory, inflace, státní podpora na úrovni regionů
Región	Charakteristika pracovních sil, mzdy, odborové organizace, přístup k trhu a dynamika, rozloha, hospodářská struktura, dodavatelé, služby, regionální podpory
Město (komunita)	Dopravní přístup, kvalita a kvantita pracovních sil, specifická infrastruktura (univerzity, výzkumná zařízení), místní hospodářská politika, životní standard
Pozemek	Propojení infrastruktury, velikost a cena, stav životního prostředí

Zdroj: Maier, Todling: Regionálna a urbanistická ekonomika

2.11 Hledisko důležitosti jednotlivých faktorů

Podle Maiera a Todlinga⁹ závisí důležitost výrobního faktoru pro podnik na splnění dvou podmínek:

- 1) Daný faktor musí mít vliv na náklady nebo výnosy podniku, přičemž máme na jedné straně na zřeteli i nepeněžitě náklady jako jsou náklady času, nepříjemnosti atd., na druhé straně i střednědobé a dlouhodobé následky, například kvůli omezené inovativní schopnosti.
- 2) Disponibilita, kvalita nebo cena faktoru musí být prostorově diferencovaná.

Jen tehdy, když jsou oba předpoklady splněné, vznikají pro podnik v různých lokalitách různé podmínky a podnik je při lokalizačním rozhodnutí musí zohledňovat.¹⁰

2.12 Lokalizační faktory

Viturka a kol¹¹ rozdělují lokalizační faktory do šesti skupin. Jednotlivé skupiny zahrnují další podskupiny lokalizačních faktorů.

Obchodní faktory zohledňují faktor blízkosti trhu, zákazníků, přítomnosti zahraničních firem a faktor podpůrných služeb.

Další skupina infrastrukturních nástrojů zohledňuje faktor kvality železničních a silničních komunikací, blízkosti zahraničních letišť a faktor kvality telekomunikací.

Skupina pracovních nástrojů zahrnuje faktor všeobecné dostupnosti pracovních sil, kvality a flexibility pracovní síly.

Lokální faktory zohledňují faktory nabídky rozvojových ploch, faktor institucionálního zabezpečení rozvoje znalostní báze a v neposlední řadě faktor finanční participace.

⁹ MAIER, G.; TÖDTLING, F. *Regionálna a urbanistická ekonomika: teória lokalizácie a priestorová štruktúra*. Bratislava: ELITA, 1997. 258 s. ISBN 80-8044-044-1, str. 36.

¹⁰ VITURKA, M.; MARYÁŠ, J., *Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR*. 2.vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 1997. 168 s. ISBN 80-7078-500-4.

Předposlední skupinou faktorů, které investora ovlivňují, jsou faktory nákladové, které zahrnují faktor ceny práce a faktor ceny pozemků a pronájmů.

Enviromentální faktory kvality života jsou poslední skupinou faktorů a zahrnují podskupinu faktorů urbanistické a přírodní atraktivity území a faktor environmentální kvality území.

2.12.1 Obchodní faktory

Faktor blízkosti trhu – podává celkové informace o výhodách lokalizace v prostoru z pohledu nejvýznamnějších míst s vysokou koncentrací poptávky. Faktor potvrzuje velikost sídelní struktury, což lze měřit velikostí samotného sídla, stejně tak jako je důležitá vzdálenost od důležitých center, ať už domácích anebo zahraničních. Faktor je významný zejména pro distribuční firmy a poskytovatele služeb, kteří jsou zaměřeni na uspokojování konečné spotřeby obyvatelstva.

Faktor blízkosti zákazníků – jde o strukturu a šířku subdodavatelské sítě neboli jinak řečeno jde o vzdálenost odběratelů a dodavatelů. Tento faktor také zahrnuje možnost navázání cílené spolupráce z hlediska doplňkové výroby a v neposlední řadě také získání know-how z navázané spolupráce. U distribučních činností hraje významnou roli jejich prostorová lokalizace vzhledem k výrobě a největším zákazníkům, což zvýhodňuje velká centra. Sféra služeb jako je bankovníctví, pojišťovnictví, informační a obchodní služby opět upřednostňuje metropolitní regiony, které jsou bohaté na informace a také příležitosti k obchodním kontaktům. Faktor je významným ukazatelem zejména pro lokalizaci průmyslové výroby.

Faktor přítomnosti zahraničních firem – tento faktor především poukazuje na atraktivitu daného území pro zahraniční investory. Faktem také je, že většina velkých zahraničních investic směřovala do vysoce atraktivních center, jako jsou hlavní město Praha, Brno, Plzeň nebo do vysoce průmyslových regionů jako jsou Ostrava, Pardubice, H. Králové než do příhraničních oblastí s Rakouskem či Německem.

Faktor podpůrných služeb - vedle služeb progresivních představuje tento faktor druhý komponent produktivních služeb. Jedná se zejména o poradenské, reklamní a konzultační služby, realitní a leasingové zprostředkovatelské služby a vědu a výzkum. Svým působením tento faktor nejvíce ovlivňuje složku produktivních služeb.

2.12.2 Infrastrukturní faktory

Faktor kvality silničních a železničních komunikací - tento faktor vyhodnocuje postavení sídel vzhledem k napojení na současné a budoucí sítě dálnic, rychlostních silnic a hlavních železničních tratí. Co se ČR týče, tak rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic dosahuje okolo 2 tisíc kilometrů. Ve srovnání s průměrem ostatních evropských zemí je hustota železniční sítě na našem území nadprůměrná (12km/100m²) a podíl železniční dopravy na přepravě zboží je v ČR oproti průměru EU dvakrát vyšší.¹²

Faktor blízkosti větších letišť – faktor je významný zejména pro distribuční aktivity. Ve zpracovatelském průmyslu má význam především na stále více využívanou přepravu hi-tech komponent. Ve službách je význam faktoru blízkosti letišť spatřován především v úspoře času při návštěvách zahraničních obchodních partnerů.

Faktor kvality telekomunikací – jeho význam je spatřován především v případě produktivních služeb, ale také v rámci distribučních aktivit.

2.12.3 Pracovní faktory

Faktor všeobecné dostupnosti pracovních sil - jde o faktor, který podává informace o potenciální nabídce pracovních sil v daném území. Tento faktor, nezohledňuje jen potenciální nabídku pracovní síly, ale také posuzuje, zda je tato struktura potenciální nabídky pracovní síly pro daného investora vyhovující.

Faktor kvality pracovních sil - faktor investora informuje o kvalifikaci pracovních sil vzhledem k dosaženému vzdělání.

*Faktor flexibility pracovních sil*¹³ – tento faktor se vyjadřuje nepřímo prostřednictvím míry přizpůsobení pracovních sil novým podmínkám.

¹²VITURKA, M.; MARYÁŠ, J., *Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR*. 2.vyd. Ostrava:VŠB-TU Ostrava, 1997. 168 s. ISBN 80-7078-500-4.

¹³VITURKA, M.; MARYÁŠ, J., *Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR*. 2.vyd. Ostrava:VŠB-TU Ostrava, 1997. 168 s. ISBN 80-7078-500-4.

2.12.4 Lokální faktory

Tyto faktory vypovídají o tom, jak jsou regiony připraveny k podpoře investic na zelených loukách. Jedná se o faktory, jejímž prostřednictvím vzniká regionům největší reálná možnost, jak ovlivnit potenciální zahraniční investory při rozhodování o lokalizaci investice. Zde je velice důležitá aktivita orgánů územní samosprávy.

*Faktory nabídky rozvojových ploch*¹⁴ – tyto faktory v sobě zahrnují následující 4 posuzovaná kritéria:

- technická infrastruktura – tzn. napojení na vodovodní, kanalizační, elektrickou, plynovou a telefonní síť);
- dopravní infrastruktura - napojení na silnice, železniční vlečky, blízkost letiště, MHD;
- velikost a vlastnické poměry – tj. využitelná plocha v hektarech, počet vlastníků, eventuální způsoby nakládání s nemovitostmi;
- uživatelské podněty a omezení - tj. regulace pro využití území, úroveň poskytovaných služeb a propagace, souhlas s vynětím půdy ze ZPF, zvláštní limity a překážky využití území.

Faktor institucionálního zabezpečení rozvoje znalostní báze - jedná se o faktor, který je svým vymezením velice úzce lokalizován do oblastí vysokoškolských měst. Ve snaze zvýšit konkurenceschopnost především malých a středních podniků se odkazuje k podpoře zvyšování kvality technologií a produktů. Proto je třeba rozvíjet např. vědecko-technické parky společně s dynamicky se rozvíjející soustavou vysokoškolských institucí a inovačních center.

Faktor finanční participace – informuje potenciální investory o existenci jak přímých, tak nepřímých finančních podpor.

2.12.5 Nákladové faktory

Faktor ceny práce - tento faktor ukazuje, jak potenciální investoři vnímají úroveň ceny práce na nadnárodní úrovni.

¹⁴VITURKA, M.; MARYÁŠ, J., *Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR*. 2.vyd. Ostrava:VŠB-TU Ostrava, 1997. 168 s. ISBN 80-7078-500-4.

Faktor ceny pozemků a pronájmů – faktor je třeba odlišit pro jednotlivá odvětví.

V případě investičních aktivit v distribuci a zpracovatelském průmyslu je rozhodující zejména cena pozemků. Tato cena je určena na základě polohy, dané infrastruktury, případně limitujícími faktory jejího zastavění nebo regulativními omezeními. Právě cena pozemků je jedním z mnoha efektivních nástrojů jak přilákat investory do rozvojových lokalit. Problém však nastává v případě zastaralých průmyslových areálů, které jsou zatíženy dalšími zátěžemi. Z tohoto důvodu ani nízká cena pozemků nemusí investory přilákat.

Pro odvětví služeb, je jedním z významných nákladových faktorů cena pronájmů kancelářských prostor, která se odvíjí zejména od atraktivity dané lokality, následně pak od její velikosti.

2.12.6 Enviromentální faktory kvality života

Faktor urbanistické a přírodní atraktivity území - informuje o všeobecné atraktivitě místa z pohledu cestovního ruchu.

Faktor enviromentální kvality území - informuje o úrovni životního prostředí dané lokality.

Následující tabulka vyhodnocuje průzkum Víturky a kol.¹⁵ a znázorňuje, v jakém poměru jsou lokalizační faktory pro jednotlivá odvětví investic důležité. Víturka rozděluje tato odvětví na průmyslová, distribuční a poskytující služby. Ve všech třech sledovaných odvětvích je největší váha kladena na skupinu faktorů obchodních. Naopak nejmenší váhu mají pro průmysl, distribuci i služby, faktory environmentální.

¹⁵ VITURKA, M.; MARYÁŠ, J., *Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR*. 2.vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 1997. 168 s. ISBN 80-7078-500-4.

Tabulka č. 2.2 Relativní váhy skupin lokalizačních faktorů

Skupina faktorů	Průmysl	Distribuce	Služby
Obchodní	28	29	30
Infrastrukturní	17	24	24
Pracovní	22	20	16
Lokální	16	14	11
Nákladové	11	8	12
Environmentální	6	5	7
Celkem	100	100	100

Zdroj: Víturka a kol.: Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR.

2.13 Investiční pobídky jako důležitý faktor pro umístění investice

Podle Varadzina¹⁶ jsou investiční pobídky významnou formou možnosti podpory regionálního rozvoje. Jedná se o paletu nástrojů, které stát využívá pro motivaci možných investorů, aby svůj kapitál umístili tam, kde to stát považuje z hlediska vyrovňování ekonomické úrovně za optimální. Každá země nabízí různé formy investičních pobídek, v zásadě jsou používány tyto formy pobídek:

2.13.1 Slevy na daních z příjmů

Pro investora tyto slevy znamenají nižší zatížení výnosu z investice a pro něj tedy vyšší čistý výnos což je samozřejmě pro investora prioritní. Jak říká Varadzin, pokud se ve dvou zemích, které jsou objektem lokalizačního rozhodnutí investora, zisk neliší, pak bude pro držitele kapitálu hlavním rozhodovacím kritériem nejspíš velikost daňové sazby, kterou je tento zisk zdaňován. Nejvýhodnější pro investora je v kontextu daňových úlev poskytnutí tzv. daňových prázdnin. Tyto „prázdniny“ jsou však časově limitovány a po uplynutí stanovené doby tyto „prázdniny“ končí a výnos je zdaňován. Čistý výnos je pak o dané procento důchodové daně nižší a z toho vyplývají důsledky. Jedním z nich je fakt, že pokud se držitel kapitálu bude rozhodovat mezi dvěma možnými lokalitami pro umístění investice, přičemž hrubý zisk v obou zemích bude stejný, rozhodne to, jak vysoká je daňová sazba dané země. Dochází opět k tomu, že investor zváží lokalizaci svého portfolia tam, kde mu bude nabídnuta investiční pobídka ve formě daňových úlev.

¹⁶ VARADZIN a kol. *Ekonomický rozvoj a růst*. 1.vyd. Praha: Professional Publishing Praha, 2004. 327 s. ISBN 80-86419-61-4.

2.13.2 Převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu

Za technicky vybavené území se považuje půda včetně inženýrských sítí, které jsou pro investora velmi důležité. Pro investora je technicky vybavené území fixním nákladem, který jej významně ovlivňuje při kalkulaci. Podle toho jak velké jsou fixní náklady, je významně ovlivněna doba návratnosti investice. Při stejných výnosech z investice bude zapotřebí k jejímu splácení výnosů více období při vyšších fixních nákladech, než při nižších.

2.13.3 Hmotná podpora vytváření nových pracovních míst ¹⁷

Jde o poměrně zajímavý typ investiční pobídky, protože tato forma podpory znamená deformaci jakékoliv ekonomické logiky, v případě, že se na problém díváme v kontextu společenském. Finanční podpora ze strany státu je odvozena od míry nezaměstnanosti v regionu, ve kterém chce investor podnikat, ve vztahu k průměrné míře nezaměstnanosti v dané zemi. V podmínkách ČR je maximální podpora 200 000 Kč na vytvoření jednoho pracovního místa. Tato výše je poskytována v těch regionech, kde míra nezaměstnanosti je o 25 % vyšší než průměr celé země.

Tato forma poskytnutí investiční pobídky vede ke vzniku dvou efektů. Jednak dochází ke zkreslení ekonomické efektivnosti a také k tomu, že pracovníci, kteří vytvoří určitou hodnotu, nebudou odměněni za realizaci této hodnoty, ale z realizace těch hodnot, na jejichž výrobě se nepodíleli. Uživatele takovéto formy pobídky označil Max Weber v jedné ze svých statí jako malé zloděje bez kapitálu. Jedná se především o menší podnikatele, kteří tuto formu pobídky v rámci aktivní politiky zaměstnanosti obdrží, i přes to, že bez státní podpory by toto pracovní místo nepokryli.

2.13.4 Hmotná podpora rekvalifikace zaměstnanců

V podmínkách ČR činí hmotná podpora maximálně 35 % z nákladů vynaložených na rekvalifikaci a to v těch regionech, kde je míra nezaměstnanosti 50 % a výše.

¹⁷Investiční pobídky[online]. [cit 2010-01-03] Dostupný z www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/inv_pob_vyvoj.html

2.13.5 Převod pozemků

Převod pozemků evidovaných v katastru nemovitostí jako zemědělské pozemky a převod ostatních druhů pozemků.

Tyto zmíněné formy, jimiž jsou investoři pobízeni, zvyšují jejich čistý výnos z investovaného kapitálu. Stát se proto snaží poskytovat tyto pobídky tak, aby investoři byli do země přilákáni. Avšak s tímto krátkodobým efektem je spojen nežádoucí důsledek. Jde o to, že investorovi se díky investiční pobídce rychleji vrátí náklady na investici a tím také rychleji dospěje k žádanému výnosu. To způsobuje, že investor dříve dojde do stádia, ve kterém se opět rozhoduje, zda jeho portfolio je či není optimální a zda by pro něj nebylo výhodnější přemístit investici do země, ve které dosáhne vyšší výnos.

2.14 Faktory, zabraňující vstupu zahraničního investora do dané země¹⁸

Jedním z předpokladů úspěchu pro získání zahraničního investora, je přesně porozumět jeho potřebám, a identifikovat bariéry pro investování jak na lokální, tak celostátní úrovni.

V předcházející kapitole byly shrnuty faktory, které jsou ve větší či menší míře pro investora rozhodující pro umístění investice. V následujícím textu jsou naopak popsány faktory, které jsou pro investory důvodem pro neumístění své investice do dané země. Bariéry pro umístění investice vznikají jak na lokální, tak celostátní úrovni.

2.14.1 Investiční bariéry na celostátní úrovni

- a) byrokracie
- b) korupce
- c) špatné legislativní a daňové prostředí
- d) nezkušená vláda

¹⁸*Investice*[online]. [cit 2010-01-03] Dostupný z www: <<http://www.rrajm.cz/download/pzi.pdf>>

- e) politická nestabilita
- f) nedostatečný trh
- g) absence průmyslové a regionální politiky
- h) nejasné rozhodování
- i) nevyhovující celní režim
- j) ekonomická a měnová nestabilita
- k) nedostatek spolehlivých dat
- l) jazyk/kultura
- m) nedokonalá podnikatelská infrastruktura

2.14.2 Investiční bariéry na lokální úrovni

- a) nedostatek připravených pozemků a prostor
- b) neadekvátní dopravní infrastruktura
- c) vysoké transportní náklady
- d) problémy se zajištěním kvalifikované a produktivní pracovní síly
- e) nedostatečné podmínky k rekvalifikaci
- f) nedostatečná kvalita a kapacita místních dodavatelů
- g) logistické problémy
- h) nedostatečná podpora místní samosprávy
- i) nefunkční komunikace s místními úřady
- j) neodpovídající kvalita života
- k) nedostatek potřebných informací

2.15 Lokalizační faktory v jednotlivých odvětvích

O skutečnosti, do jaké míry je pro investora daný faktor důležitý, rozhoduje také povaha činnosti, ve které se investor rozhodne podnikat. V následující tabulce jsou definovány typické faktory, důležité pro jednotlivá odvětví.

Tabulka č. 2.3 Faktory typické pro jednotlivá odvětví

Faktor	důležitý zejména pro odvětví:
Půda	Zemědělství
Zdroje	Energetický průmysl, těžební průmysl, potravinářský průmysl, cestovní ruch, dřevařský průmysl.
Kapitál	Automobilový průmysl, chemický průmysl
Kvalifikovaná pracovní síla	Strojírenský průmysl
Technologický pokrok	Chemie, biotechnologie

Zdroj: www.investice.cz

3 Využití lokalizačních faktorů hodnocenou investicí

Hlavním cílem předcházející kapitoly bylo charakterizovat faktory, které investory, ve větší či menší míře, ovlivňují při jejich rozhodování o umístění investice. Jak také bylo řečeno, pro jednotlivá odvětví jsou typické různé váhy faktorů. V následující kapitole se autorka tyto obecné lokalizační faktory pokusí transformovat do praxe vybraného investora, kterým je automobilový závod Toyota Peugeot Citroën Automobile v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry.

Cílem této kapitoly je najít klíčové faktory, které investor při svém rozhodnutí o umístění investice preferoval. Výsledkem pak bude zhodnocení, kterým faktorům přikládá vybraný zahraniční investor menší či větší váhu.

3.1 Základní charakteristika investora¹⁹

Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) je joint-venture firem Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën, který byl postaven v roce 2002 v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry. V únoru 2005 byla zahájena výroba, která o rok později dosáhla plánované roční kapacity 300 000 vozů. V současné době v této automobilové společnosti pracuje okolo 3 500 zaměstnanců.

Tržby, které jsou kolem 50 miliard korun postupně vynesly TPCA na pozici jednoho z největších exportérů v rámci ČR. TPCA vyrábí modely Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1, městské vozy vyznačující se především spolehlivostí a nízkou spotřebou.

TPCA používá nejekologičtější dostupné technologie, což také potvrdila certifikace BAT (Best Available Techniques), kterou společnost obdržela společně s mezinárodním certifikátem řízení ochrany životního prostředí EN ISO 14001:2004. Na podporu Kolínska věnovala TPCA již více než 74 milionů korun.

Vzhledem k ekonomickým výsledkům Toyoty pravděpodobně představuje nejefektivnější výrobní systém na světě, který se téměř všichni výrobci automobilů snaží napodobovat. Systém je založen na dokonalé organizaci práce, vysoké efektivitě a tvrdých požadavcích na kvalitu.

¹⁹TPCA [online]. [cit. 2010-04-03] Dostupný z [www: <http://www.tpca.cz/cz/o-nas>](http://www.tpca.cz/cz/o-nas)

3.2 Důvody pro umístění automobilky do České Republiky

Proč se TPCA rozhodla umístit investici do malého státu v srdci Evropy to je otázka. Důvodů pro umístění však nebylo málo a ty nejvýznamnější pro umístění investice právě do České Republiky jsou popsány v následujícím textu.

- 1) Velmi výhodná strategická poloha České Republiky – Po tom, co se vrcholové manažeri TPCA rozhodli pro umístění investice do ČR následovalo rozhodnutí, kde přesně v České Republice bude z hlediska efektivnosti investici nejvýhodnější umístit. Pro svůj záměr původně zvažovala 3 kandidátní města, kterými byly – Žatec, Nošovice a Kolín. V roce 2000 se v Japonské centrále TPCA proto sešli vrcholové manažeri se zastupiteli jednotlivých měst. V zájmu zastupitelů každého z těchto měst bylo vypracovat jakýsi průřez města, na jehož základě se investoři na schůzi v Japonsku rozhodli pro Kolín.
- 2) Mnozí ekonomové i běžní občané si při zavedení automobilky TPCA položili otázku, zda tu není riziko spojené s velkou konkurencí – Škoda Mladá Boleslav. Ovšem je velmi pravděpodobné, že existence této automobilové konkurence byla právě jeden z důvodů pro umístění automobilové společnosti TPCA právě ve Středočeském kraji, protože je zde již delší dobu rozvinuté odvětví výroby automobilových dílů.
- 3) Předchozí předpoklad zavedeného odvětví výroby automobilových dílů je platný pro celou Českou Republiku. Výroba automobilů se v ČR rozvíjela již od samých počátků automobilismu. Božkův parovůz z roku 1815 byl prvním čtyřkolovým, historicky doloženým samostatně se pohybujícím vozidlem na evropském kontinentu. Díky této tradici se Česká Republika stává pro umístění závodů s automobily lukrativním místem, neboť pro každého investora je důležitá již vybudovaná síť ať už dodavatelů či zkušených pracovníků a specialistů.
- 4) Výhodná investiční pobídka – Společnost TPCA byla prakticky podpořena všemi způsoby, které zákon o investičních pobídkách nabízí. Jedná se o daňovou slevu, dotaci obci, hmotnou podporu pro vytvoření nových pracovních míst a hmotnou podporu rekvalifikace při zavádění výroby automobilů podle zákona č. 72/2000 Sb. o investičních pobídkách.

Společnosti TPCA byla poskytnuta investiční pobídka typu daňových prázdnin a to po dobu 10 let. Znamená to tedy, že do státního ani obecního rozpočtu po tuto dobu nebude muset automobilová společnost odvádět žádné daně z příjmů právnické osoby. Výrazným nedostatkem této pobídky je fakt, že ve smlouvě mezi státem a TPCA není ukotvena povinnost TPCA zůstat po uplynutí této doby v ČR určitou minimální dobu. Je totiž pravděpodobné, že se společnost po této době bude opět rozhodovat o novém umístění svého závodu, na základě nové lukrativnější investiční pobídky. V tomto případě by investice pro ČR nebyla tak úspěšná jakou se doposud zdá být.

Český stát se zavázal kompletně připravit pro TPCA průmyslovou zónu Kolín – Ovčáry s potřebnou infrastrukturou a zázemím pro zaměstnance. Tato zóna o rozloze 373 ha byla podniku prodána za cenu nižší než tržní. Veškeré strojní zařízení, které bylo určeno a dovezeno z jiných států pro výrobu v automobilce TPCA bylo osvobozeno od celních poplatků.

Součástí pobídky byly také již zmíněné dotace obci. Tyto dotace se vztahují zejména k výstavbě bytů. Původně stát Kolínu přislíbil svůj podíl při financování této výstavby, ke které se Kolín vůči TPCA jako město zavázalo. Nakonec se však město muselo zadlužit do výše 600 mil. Kč, neboť z původního plánování sešlo a stát se na tomto financování podílel pouhými 30ti procenty. Další náklady spočívají ve financování stavby protihlukového valu nebo čističky odpadních vod. Po uplynutí 10ti let, po které je TPCA chráněna daňovými prázdňinami, bude možné tyto náklady hradit ze zisků společnosti. Avšak díky změněné metodice při rozdělování vybraných daní město Kolín nemůže očekávat zvýšené zisky, neboť už nezáleží na tom, jaké firmy se nacházejí v katastru obce, ale v potaz se bere pouze její velikost. Stále zde také zůstává nevyřešena situace s obcí Ovčáry, kde se nachází průmyslová zóna TPCA, kterou se Kolín snaží začlenit přímo pod město jako jeho čtvrť.

Hmotná podpora pro vytvoření nových pracovních míst a na rekvalifikace zaměstnanců byla poskytnuta ve výši více než 250 mil. Kč. Hmotná podpora na jedno pracovní místo byla poskytnuta ve výši 50.520 Kč a hmotná podpora na rekvalifikace či školení činila 113.017 Kč na jednoho zaměstnance.

3.3 Faktory využité vybraným investorem

3.3.1 Obchodní faktory

Tyto faktory jsou považovány za nejdůležitější skupinu lokalizačních faktorů jak pro odvětví průmyslu, distribuce, tak rovněž pro odvětví služeb, a zahrnují čtyři kategorie faktorů.

3.3.1.1 Faktor blízkosti trhu

Z dostupných informací je možno říci, že faktor blízkosti trhu je stejně jako pro ostatní průmyslové podniky, i pro TPCA velmi důležitý faktor, který s velkou pravděpodobností ovlivnil rozhodování analyzovaného investora. Podnik si pro svou činnost vybral průmyslovou zónu Ovčáry o rozloze 350 ha, která leží severně od Kolína ve Středočeském kraji. Jak již bylo řečeno, Česká Republika zaujímá strategickou polohu, která byla pro investora velmi přijatelná, neboť se orientuje především na export automobilů do evropských zemí, především do Anglie, Holandska, Německa, Francie a Itálie. Strategická je také poloha od klíčového dodavatele motorů, který sídlí v Polsku. Jak již bylo v předchozí kapitole řečeno, faktor blízkosti trhu podtrhuje také vzdálenost od důležitých center, jak domácích, tak zahraničních. Kolín se nachází v blízkosti hlavního města České Republiky – Prahy, je tedy pravděpodobné, že investor tento faktor zvážil a rozhodl se pro Kolín také díky blízkosti hlavního města. Za důležité zahraničí centrum TPCA považují centrály podniku, které se nacházejí v Japonsku a Francii. Investor má však také centrálu v hlavním městě České Republiky, kde se řeší klíčové záležitosti podniku.

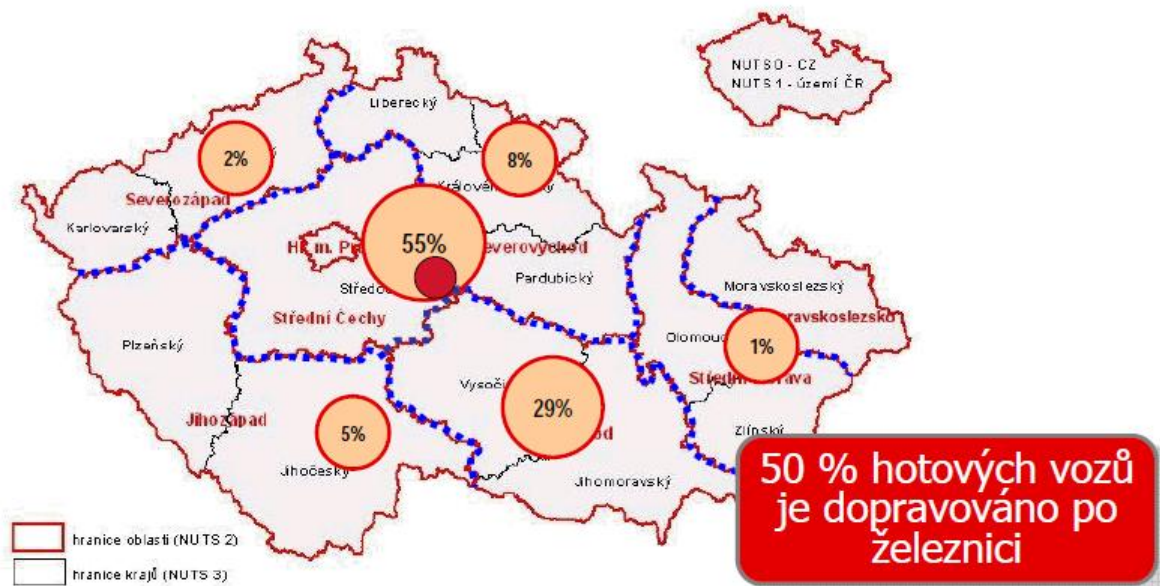
3.3.1.2 Faktor blízkosti zákazníků

Jedním z klíčových faktorů pro každého investora je přítomnost dodavatelské a odběratelské sítě. Nemá-li investor určeny cílové segmenty svých zákazníků a nemá-li sjednány, do nejmenších detailů, dodavatelské vztahy, je jen otázka času, kdy takový podnik přestane fungovat. Proto je pro chod každého automobilového závodu velmi důležité mít spolehlivé dodavatele, kteří mu zajišťují pravidelnou dodávku dílů pro výrobu aut.

Analyzovaná kolínská automobilka TPCA získává naprostou většinu všech potřebných dílů právě od svých dodavatelů a sama si vyrábí jen zanedbatelné množství součástek. Česká Republika je zemí s jistou vybudovanou tradicí automobilového průmyslu, a jsem přesvědčena o tom, že to byl klíčový faktor, proč se tento investor rozhodl právě pro investici v ČR. Téměř 80 % dílů pro TPCA je vyrobeno českými dodavateli. V následující mapě

můžeme vidět rozmístění tuzemských dodavatelů. Největší procento dodavatelů pro TPCA je v rámci NUTS 2 Severovýchod (55 %) a dále Jihovýchod (29 %). 10 % dílů zajišťuje pro TPCA polský závod Toyota, který jí dodává benzínové motory. Dieslové motory jsou dodávány z motorárny PSA Peugeot Citroën ve francouzském Douvrin.

Obrázek č. 3.1 Procento dovážených dílů z jednotlivých NUTS



Zdroj: TPCA: Case Study

O svých dodavatelích investor nerad hovoří, považuje to za svou osobní důvěrnou informaci. TPCA spolupracuje s celkovým počtem 207 dodavatelů, se kterými má velmi těsné vztahy a v případě, že se vyskytne jakýkoli problém je v zájmu závodu jej řešit a udržet si i dále stejné dodavatele. Do průmyslové zóny Kolín – Ovčáry společně s investorem TPCA přišlo i několik dodavatelů, kteří dodávají nejen pro tohoto investora, ale také i jiným, jak v rámci českých, tak zahraničních podniků. Jedná se např. o tyto dodavatele:

- 1) Lear Corporation Electrical and Electronics, s.r.o. – dodavatel automobilových sedaček
- 2) NYK Logistic - dodavatel logistiky pro Toyotu - firma je součástí nadnárodní japonské společnosti Nippon Yusen Kaisha, která slaví v letošním roce 120 let od svého založení. Projekt pro TPCA je v současné době největší zakázkou v Čechách, firma však má i další zákazníky. Největším z nich mimo sektor automobilového průmyslu je obchodní řetězec

Tesco, kde zajišťuje distribuci nepotravinového zboží z Asie do Čech, na Slovensko, do Maďarska a Polska.

3)Gefco Česká republika s.r.o. – dodavatel logistiky pro Peugeot a Citroen

4)Toyota Tsusho - dodavatel pro lisování kovových odpadů

Kromě spolupráce v rámci dodavatelské sítě TPCA navazuje i některé jiné formy kooperace s místními firmami, které mohou rovněž přinést jisté pozitivní efekty pro regionální ekonomiku. Tak např. TPCA využívá místní firmy pro všechny potřebné služby, což zahrnuje stravování, dopravu, ochranu, atd. Místní firmy sice nejsou z principu upřednostňovány, ale přesto zajišťují většinu služeb. Každoročně vynaloží TPCA na zajištění služeb okolo 1,5 miliardy Kč a příslušné kontrakty byly uzavřeny na tři roky.

3.3.1.3 Faktor přítomnosti zahraničních firem

Pro investora, který rozhoduje o místu lokalizace své investice, je existence zahraničních firem v dané zemi pozitivním faktorem, který jej ve větší či menší míře vždy ovlivňuje. Podle mého názoru se však nejedná o klíčový faktor při rozhodování analyzovaného automobilového závodu.

3.3.1.4 Faktor podpůrných služeb

Česká Republika se v rámci poskytování podpůrných služeb řadí mezi většinu evropských států, které mají úroveň poskytování těchto služeb na velmi dobré vysoké úrovni. Tato úroveň služeb je v rámci Evropy na téměř srovnatelné úrovni, proto tento faktor nepovažují za klíčový při rozhodování o místě lokalizace.

3.3.2 Infrastrukturní faktory

Podle pořadí významnosti patří tato skupina faktorů v odvětví průmyslu na 3. místo a zahrnuje 3 podskupiny faktorů.

3.3.2.1 Faktor kvality silničních a železničních komunikací

Je pro rozhodnutí investora velmi důležitým prvkem z hlediska místa lokalizace investice. Protože 70 % hotových vozů analyzované automobilky je dopravováno po železnici, bylo pro ni nezbytné dobře zanalyzovat stav železničních tratí. Logistické zázemí má pro závod prvořadou důležitost, proto také součástí závazku státu bylo jeho napojení na železnici

a prostřednictvím rekonstruovaných silnic II/125 a II/328 i na dálniční síť v podobě dokončené dálnice D11 do Hradce Králové. Rok před zahájením výroby byla ukončena stavba železniční vlečky spojující průmyslovou zónu Kolín-Ovčáry s hlavní tratí.

Obrázek č. 3.2 Komunikační síť



Zdroj: TPCA: Case study

3.3.2.2 Faktor blízkosti větších letišť

Je dalším neopomenutelným faktorem, který hraje roli, a to zejména u zahraničních firem. Kolín jako město má výhodnou polohu, jelikož jedno menší letiště je jeho součástí a pár desítek kilometrů od něj se nachází největší letiště v ČR – Praha Ruzyně. Za zmínku také stojí existence dalších dvou letišť nedaleko Kolína v Hradci Králové a také v Pardubicích. Tento faktor však v rámci analyzovaného investora nebude hrát klíčovou roli, neboť jej využívá pouze k přesunu obchodních partnerů a lidí ve vedení. Automobily jsou do západních států dováženy po železnici a silnicích.

3.3.2.3 Faktor kvality telekomunikací

Dá se říct, že tento faktor je v dnešní době v celé Evropě na téměř srovnatelné úrovni a proto pro většinu zahraničních investorů klíčové postavení nezaujímá.

3.3.3 Pracovní faktory²⁰

Hodnota všeobecné dostupnosti, kvality a flexibility pracovní síly je pro investory velmi důležitým faktorem při rozhodování. Zamyslím-li se z různých pohledů nad tím, do jaké míry byl pro TPCA faktor pracovní síly důležitý, pokaždé dojdou ke stejnému závěru – najít zároveň kvalitní a levnou pracovní sílu.

Je velmi složité v jednotlivých zemích ohodnotit a určit tzv. stupeň dovednosti pracovní síly. Dovednost samotná se totiž nedá fakticky změřit. Za jedno z měřítek vzdělanosti a potřebné kvalifikace v dovednostech – jako znak kvality pracovní síly je však možné zvolit strukturu a délku vzdělání. Struktura pracovní síly podle vykonávané činnosti a potřebného vzdělání umožňuje oddělovat údaje za kategorii „Dílenští pracovníci, obsluhy stroje, montéři“ jako významné kategorie ve zpracovatelském průmyslu. Nevýhodou pro mezinárodní srovnání je však relativně starý údaj Eurostatu, který vychází z censů 2001. Přesto můžeme z grafu č. 1 vidět, že Česká Republika má ve srovnání s vybranými zeměmi relativně dost vysoký podíl této skupiny pracovníků na celkové zaměstnanosti v zemi – 11,2 % oproti Rakousku (7,1 %), Německu (7,2 %), ale i Portugalsku (8,6 %) či Polsku. Myslím si, že Česká Republika je pro zahraniční investory velmi lákavá a to hlavně díky relativně nízké mzdě, která je zde stále mnohem nižší než v zemích západní Evropy.

Vzdělání v kategorii pracovníků „Dílenští pracovníci, obsluhy stroje, montéři“ co se struktury vyššího a nižšího vzdělání týká (v českých podmínkách jde o vzdělání učňů s maturitou či bez maturity) ukazuje pro Českou Republiku jednoznačnou převahu vzdělání nižšího středního. Současně také ukazuje, že tato skupina pracovníků je téměř kompletně vzdělána (98,5 % má nižší nebo vyšší střední vzdělání). Podobný stav Eurostat uvádí pro Slovensko, Polsko a Maďarsko. Jiná situace je například v Portugalsku, kde má nižší střední vzdělání pouhých 16 % pracovníků.

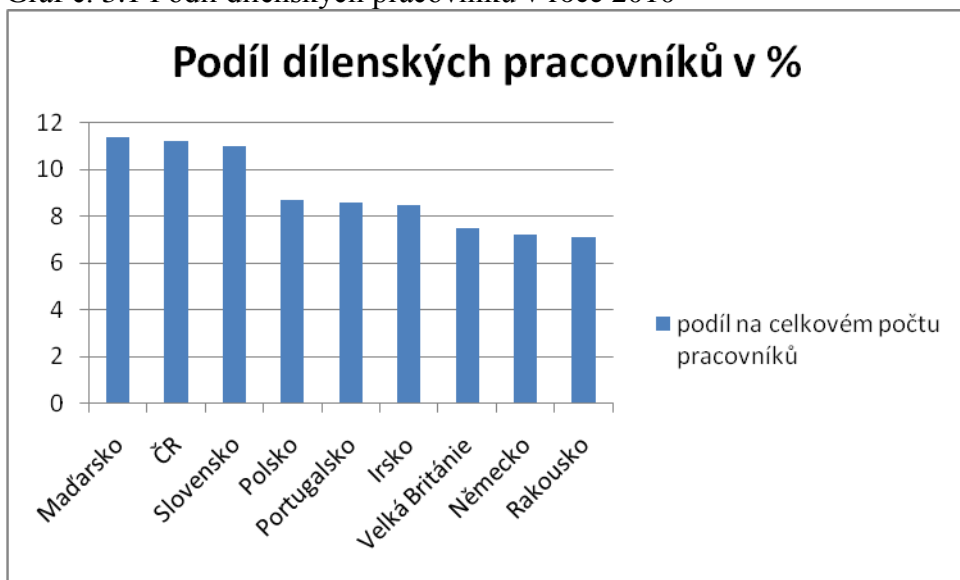
Pro investora TPCA je nižší vzdělání obyvatel vyhovující, neboť většina najatých pracovníků nepotřebuje k vykonání práce mnoho znalostí. Navíc v případě, že by se investor rozhodl pro zemi s vysokým počtem pracovníků s vyšším vzděláním, má to pro něj hned dvě významné nevýhody a to jak z hlediska nemožnosti najít dostatečné množství pracovníků,

²⁰ Pracovní síla v ČR [online].[cit. 2010-03-03] Dostupný z [www:<http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/CF0030835F/\\$File/1154-09-KAP3.pdf>](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/CF0030835F/$File/1154-09-KAP3.pdf)

tak současně vyšší vzdělání je spojeno s vyšší mzdou, tudíž pro investora by to znamenalo vyšší náklady.

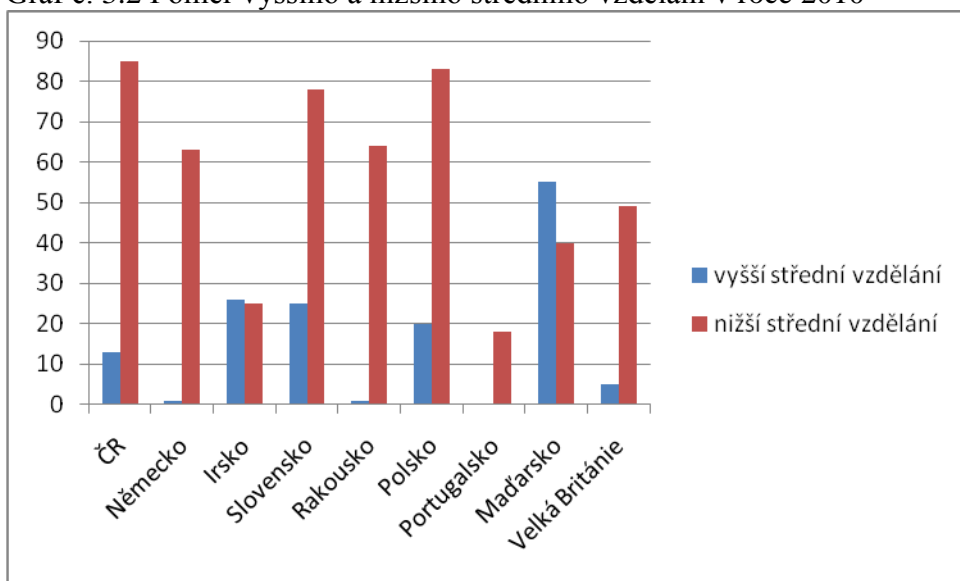
Dá se tedy konstatovat, že dovednosti pracovní síly v průmyslu jsou pro Českou Republiku komparativní výhodou, která přitahuje zahraniční investory.

Graf č. 3.1 Podíl dílenských pracovníků v roce 2010



Zdroj: www.czso.cz

Graf č. 3.2 Poměr vyššího a nižšího středního vzdělání v roce 2010



Zdroj: www.czso.cz

3.3.4 Lokální faktory

Pro zahraniční investory je klíčovým parametrem jejich rozhodovacího procesu také faktor lokální. Jde o velice rozsáhlý faktor zahrnující jak popis místa se všemi aspekty geografickými, dopravními a technickými, tak rovněž informace o jednotlivých podporách vztahujících se k průmyslovým zónám. Jak již bylo v teoretické části řečeno, jde o faktor, který může región, stát či obec svým úsilím nejvíce podporovat a přilákat pozornost zahraničního investora. V následujícím textu je stručně popsána průmyslová zóna zvolena autorkou pro analýzu daného investora.

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry

Rozvojová zóna Kolín - Ovčáry o velikosti 370 ha se nachází severně od Kolína, na katastrálním území obce Ovčáry. Vymezena je ze severu trasou dálkového vedení hořlavých kapalin a el. vedení 400 kV, ze západu navrhovanou přeložkou silnice II/125, z jihovýchodu navrhovanou přeložkou silnice II/328 (obchvat obce Ovčáry). Nejdříve byla celá rozvojová zóna majetkem města Kolín, v současné době je jejím majetkem celkem 130 ha plochy, která je neobsazená a zbytek plochy majetkem firem zde působících.

3.3.4.1 Faktory nabídky rozvojových ploch

a) Dopravní infrastruktura

Lokalita se nachází v dosahu IV. transevropského multimodálního koridoru. Vzhledem k opožděnému postupu výstavby dálnice D11 E67 Praha - Hradec Králové – Meziměstí - Polsko je lokalita napojena silnicí II/125 Psáře - Kolín - Poděbrady na již realizovaný úsek dálnice D11 - MÚK Poděbrady-východ. S ohledem na generované silné přepravní vztahy PZ je navrženo současně kvalitní napojení lokality na silnici I/38 Mladá Boleslav – Kolín - Jihlava (D1) - Znojmo - Rakousko, vedenou v nové trase mimo centrum Kolína s novým mostem přes Labe.

Lokalita je v dosahu hlavní celostátní tratě č. 231 Praha - Lysá n. Labem – Poděbrady - Kolín s nejbližší žst. Veltruby (1,5 km severně). Návaznost na I. a III. tranzitní železniční koridor - trať č. 011 a 010 Praha - Kolín - Česká Třebová v žst. Kolín (3 km).

Součástí infrastruktury je již zmiňované veřejné vnitrostátní letiště Kolín vzdálené od obce Ovčáry cca 10 km.

Lokalita je v dosahu Labské vodní cesty (Pardubice-) Chvaletice - Mělník – Hřensko - SRN; s nejbližším přístavem Kolín - 3 km; součást IV. transevropského multimodálního koridoru.

b) Technická infrastruktura

Pátevní síť technické infrastruktury jsou stále realizovány. Napojení jednotlivých ploch se děje postupně podle potřeb investorů. El. vedení 110 kV, el. rozvodna v místě je.

Limity a omezení - OP dálkového vedení hořlavých kapalin, OP el. vedení 400 kV a 110 kV, OP vzletové a přistávací dráhy letiště Kolín.

3.3.4.2 Faktor institucionálního zabezpečení rozvoje znalostní báze

Strategická poloha zóny Ovčáry v Kolíně je pravděpodobně investorem vnímána z hlediska institucionálního zabezpečení pracovníků velmi dobře. Zóna se totiž nachází v blízkosti mnoha jak vysokých, tak středních škol různého zaměření. Za zmínku stojí např. Střední průmyslová škola strojírenská umístěna přímo v Kolíně, či Univerzity v Hradci Králové, Praze i Pardubicích zaměřených jak na strojírenské, tak jiné obory. Díky existenci středních škol se strojním a průmyslovým zaměřením má investor v kraji možnost s žáky spolupracovat již při jejich studiu a posléze je přijmout jako své zaměstnance. Výhoda je tedy oboustranná.

3.3.4.3 Faktor finanční participace

Spoluúčast státu při financování investice je pro každého investora téměř vždy výhodná, neboť část závazků je přenechána státu. Tudíž je investor o část závazků osvobozen a břemeno není tak velké.

Z mého pohledu jde o jeden z faktorů, na který investor klade při svém rozhodování, největší důraz. Jak již bylo dříve řečeno, investiční pobídky poskytnuté TPCA Českou Republikou byly velmi lákavé a pro investora jistě lukrativní.

3.3.5 Nákladové faktory

3.3.5.1 Faktor ceny pozemků a pronájmů

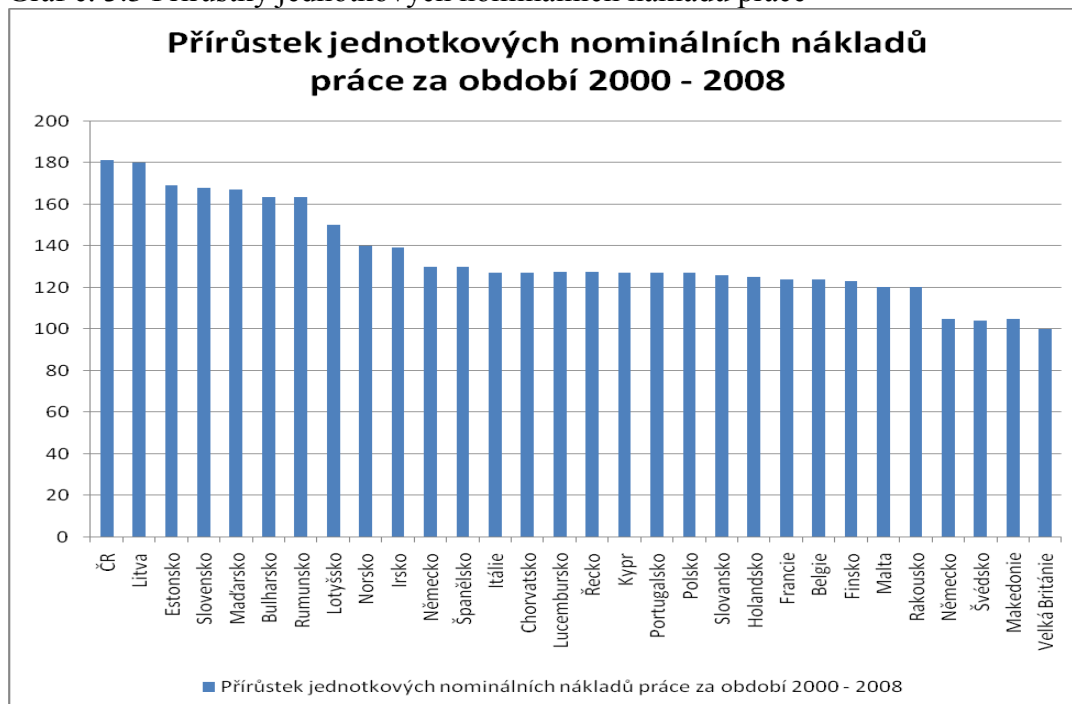
Investoři, kteří se rozhodují o umístění své investice by měli zvážit také faktor ceny pozemků případně pronájmů v dané zemi či kraji. Průměrná kupní cena stavebních pozemků v Kolíně byla v roce 2005 1.386 Kč/m² což je ve srovnání například s Ostravou velká suma, neboť právě zde se kupní cena pozemku pohybovala okolo 648 Kč/m². Protože investor TPCA reagoval na investiční pobídku, jejíž součástí byl prodej průmyslové zóny Kolín – Ovčáry za cenu nižší než tržní, dá se říct, že pro něho – samostatnou jednotku, tento faktor nehrál důležitou roli. Ovšem otázkou zůstává, zda by si toto mohla dovolit i menší, méně silná společnost, jelikož investiční pobídka byla poskytnuta jen TPCA a pro firmy v průmyslové zóně Kolín - Ovčáry, které zde investovali následně, již neplatila. Z toho lze vyvodit fakt, že pro analyzovaného investora tento faktor nebyl na jednom z prvních míst v rozhodování pro umístění investice, neboť cenový rozdíl pozemků v Ostravě a Kolíně je poměrně velký. Myslím si, že investor si byl jistý, že pro řadu firem, které jej následují, nebude hrát tento faktor klíčovou roli, neboť výroba produktu jako jsou automobily jej zcela převáží. Firmu s rizikovější investicí by však tento faktor mohl ovlivnit.

3.3.5.2 Faktor ceny práce

Jak již bylo řečeno, pro investora je atraktivní spojení levné a kvalitní pracovní síly. Investora tedy zajímá především vývoj mezd v dané zemi.

Podle údajů uváděných Eurostatem v současné době levná pracovní síla - významný faktor investorů při jejich rozhodování o umístění kapitálu v České Republice svou atraktivitu oslabuje. Práce zde zdražila za poměrně krátkou dobu. To dokazuje následující graf, ve kterém je zobrazeno mezinárodní srovnání ve sledovaných letech 2000 až 2008. Graf ukazuje, že nominální jednotkové náklady práce v ČR stouply o 83 %. Ze všech 29 sledovaných států uváděných Eurostatem tak Česká Republika zaznamenala nejvyšší hodnotu.

Graf č. 3.3 Přírůstky jednotkových nominálních nákladů práce



Zdroj: www.czso.cz

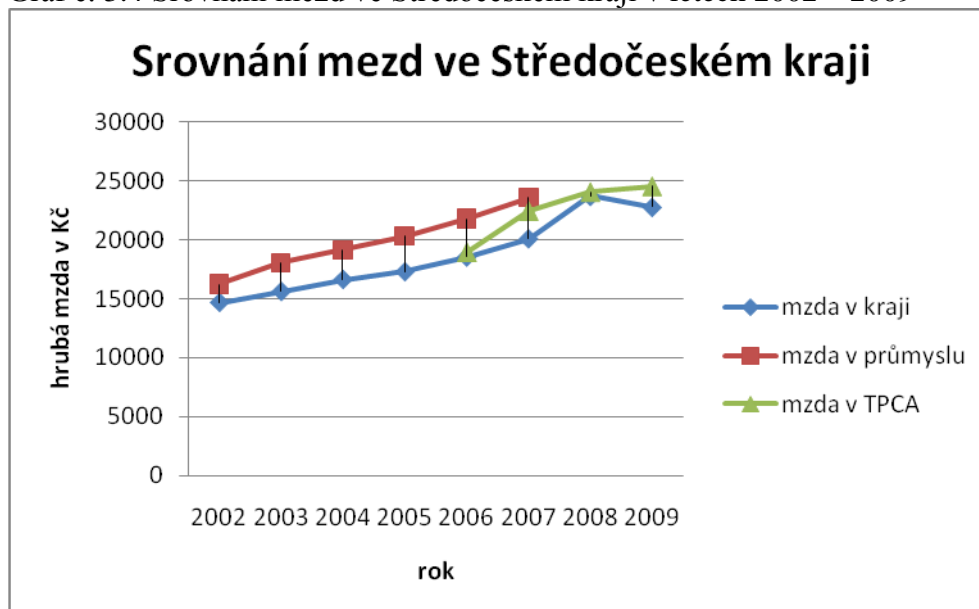
Problémy s pracovní silou měla TPCA již od svého počátku. Důvodem byla příliš nízká mzda, která byla pro většinu zaměstnanců neuspokojivá. Ve svých počátcích byla mzda dokonce pod průměrná ve srovnání s průměrnou mzdou v průmyslu v kraji. TPCA musela postupně vlivem tlaku odborářů mzdy zvyšovat a v současnosti jsou mzdy lehce nadprůměrné ve srovnání s průměrnou mzdou ve Středočeském kraji. Avšak když srovnáme průměrnou mzdu v automobilovém průmyslu v ČR, která v roce 2009 činila 26.076 Kč, je mzda v TPCA stále pod tímto průměrem.

Tabulka č. 3.1 Vývoj průměrné hrubé mzdy v rámci Středočeského kraje

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mzda v kraji	14.654	15.592	16.619	17.281	18.535	20.097	23.718	22.779
Mzda v průmyslu	16.225	18.056	19.149	20.309	21.777	23.588		
V TPCA					18.987	22.470	24.049	24.538

Zdroj: www.mpsv.cz, kolektivní smlouvy TPCA

Graf č. 3.4 Srovnání mezd ve Středočeském kraji v letech 2002 – 2009



Zdroj: www.mpsv.cz

3.3.6 Enviromentální faktory kvality života

Neméně důležitými faktory jsou i enviromentální faktory kvality života. Dnešní moderní společnost na kvalitu života nezapomíná a je pro většinu velmi důležitým kritériem ve výběru jejich usídlení. Z tohoto hlediska je rozvojová zóna velice atraktivním místem. Příčinou je zejména blízkost Prahy, jako hlavního turistického cíle v České Republice. Ovšem zanedbatelná není ani atraktivita samotného Středočeského kraje, ve kterém se zóna nachází. Leží zde několik chráněných krajinných oblastí, z nichž mezi nejvýznamnější patří Český ráj, biosférická rezervace UNESCO Křivoklátsko nebo geologicky zajímavý Český kras se známými Koněpruskými jeskyněmi. Oblíbeným místem tuzemských i zahraničních rekreantů jsou toky zdejších velkých řek (Berounky, Sázavy i Jizery). Kraj je proslaven i vzácnými historickými památkami, mezi které patří především hrady jako Karlštejn, Křivoklát, Konopiště, Kokořín či Český Šternberk. Prakticky všechna města ve Středočeském kraji se právem mohou pyšnit středověkým historickým centrem. Skutečnou perlou mezi nimi je bezpochyby Kutná Hora, která je zapsána na seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

3.3.6.1 Faktor enviromentální kvality života

Pochybují, že zahraniční investoři tomuto faktoru dávají příliš velkou váhu. Proto jej považují za faktor, který nejméně ovlivňuje jejich rozhodování. Existuje celá řada ukazatelů hovořících o kvalitě ŽP v jednotlivých krajích. TPCA, zvolilo pro svou investici město Kolín, ve Středočeském kraji, který je například v roce 2009 co se emisí oxidu dusíku týká, na 4. nejhorší pozici z celkových 13ti krajů a emisí oxidu siřičitého dokonce na 3. nejhorší příčce. Ani v rámci ostatních ukazatelů nedosahuje žádných výjimečných výsledků, dá se tedy konstatovat, že enviromentální kvalita života pro lokalizaci závodu TPCA velkou roli nehrála.

V TPCA je však ochrana přírody součástí výrobního systému a každodenního života továrny a dbá na dodržování veškerých aktivit, týkajících se její ochrany, což dokazuje i oblast podpor, na které se zaměřuje.

V roce 2009 například podpořila tyto projekty:

Ohařské lípy potřebují ošetřit, ne pokácet – projekt byl podpořen v celkové částce 200 000 Kč. Týká se především odborného ošetření vzrostlých stromů, což následně přispěje ke zdravému oživení vegetace, ke zpevnění korun, a tím také ke zvýšení bezpečnosti chodců. Následnou péči zajistí místní obyvatelé, a přispějí tak k prodloužení života stromů.

Komu se nelení, tomu se zelení – věnovaná částka byla 183 340 Kč a projekt má podpořit ekologické vzdělávání předškolních dětí a aktivní zapojení rodičů s dětmi do ochrany životního prostředí.

Jenom třídit nestačí – dlouhodobý projekt podpořen částkou 150 000 Kč představuje ucelený cyklus třiceti přednášek a šesti exkurzí, vedených lektory z českých univerzit a ekologických organizací. Cílem je prohloubit povědomí o možnostech a smyslu ekologicky příznivého chování obyvatel Kutnohorska a Kolínska.

Bioodpad není odpad – v částce 179 750 Kč byl podpořen projekt, jehož cílem je zapojit pedagogy a studenty středních škol do aktivit zaměřených na separaci bioodpadů v lokalitách Kolín a Kutná Hora. Projektu se zúčastnilo 100 studentů, 10 učitelů a řada dalších pedagogických pracovníků z 5 organizací.

Země česká, domov můj – 200 000 Kč bylo věnováno projektu Dětského domova Býchory, který se zabývá environmentální výchovou a rozvojem ekologicky šetrného způsobu života. Zaměřuje se na údržbu a rozvoj ovocného sadu u obce Ovčáry. Přímými účastníky projektu jsou děti a mládež z Dětského domova Býchory.

4 Ocenění pozitivních a negativních účinků využitých lokalizačních faktorů při realizaci investice

Pro Středočeský kraj je investice TPCA velmi významná. Díky lokalizaci došlo ke zviditelnění této oblasti, která se stala více atraktivní, hlavně z hlediska možnosti získání zaměstnání. Každá zahraniční investice má pro region vždy řadu pozitivních účinků, které jsou většinou doprovázeny i těmi negativními.

Cílem následující kapitoly bude nastínit jak pozitivní, tak negativní účinky, na místní, regionální, ale i celostátní úrovni, které s sebou investice závodu v Kolíně – Ovčáry přinesla.

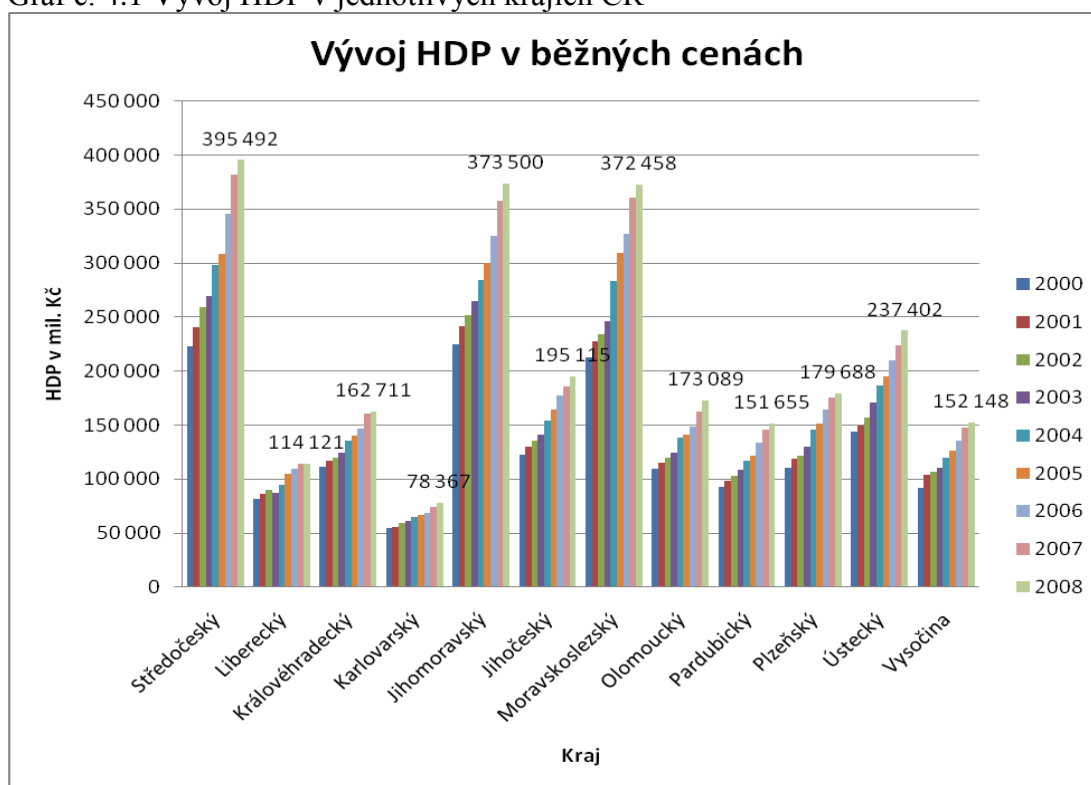
4.1 Pozitivní účinky investice

4.1.1 Zvýšení HDP

Na celostátní úrovni je nejvýznamnějším pozitivním účinkem tvorba HDP. V následujícím grafu můžeme vidět vývoj HDP v běžných cenách ve všech sledovaných krajích, kromě hlavního města, od roku 2000 do 2008. Praha je vynechána záměrně, neboť dosahuje nadměrného HDP oproti ostatním krajům z důvodu zvláštního postavení v rámci ČR. Její HDP se v roce 2008 vyšplhalo na necelých 600 000 mil. Kč. Hned za hlavním městem je tvorbou HDP na nejvyšší pozici kraj Středočeský, jehož HDP se v roce 2008 dostalo na necelých 400 000 mil. Kč. S Jihomoravským a Moravskoslezským krajem zaujímá Středočeský kraj vedoucí pozici. Ostatní kraje vykazují téměř poloviční hodnoty. Na základě tohoto konstatování autorka dochází k závěru, že na tvorbě tohoto HDP se ve Středočeském kraji z velké části podílí také výroba automobilů v analyzované automobilové firmě TPCA.

Největší nárůst HDP v rámci Středočeského kraje byl zaznamenán v roce 2006 a to o 12,1 %. Protože TPCA zahájila výrobu v roce 2005, lze tento největší růst HDP, v rámci sledovaných let, z velké části spatřovat jako zásluhu analyzovaného investora TPCA.

Graf č. 4.1 Vývoj HDP v jednotlivých krajích ČR



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

Tabulka č. 4.1 Růst HDP

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Růst v %	7,6	7,9	4,0	10,6	3,5	12,1	10,4	3,8

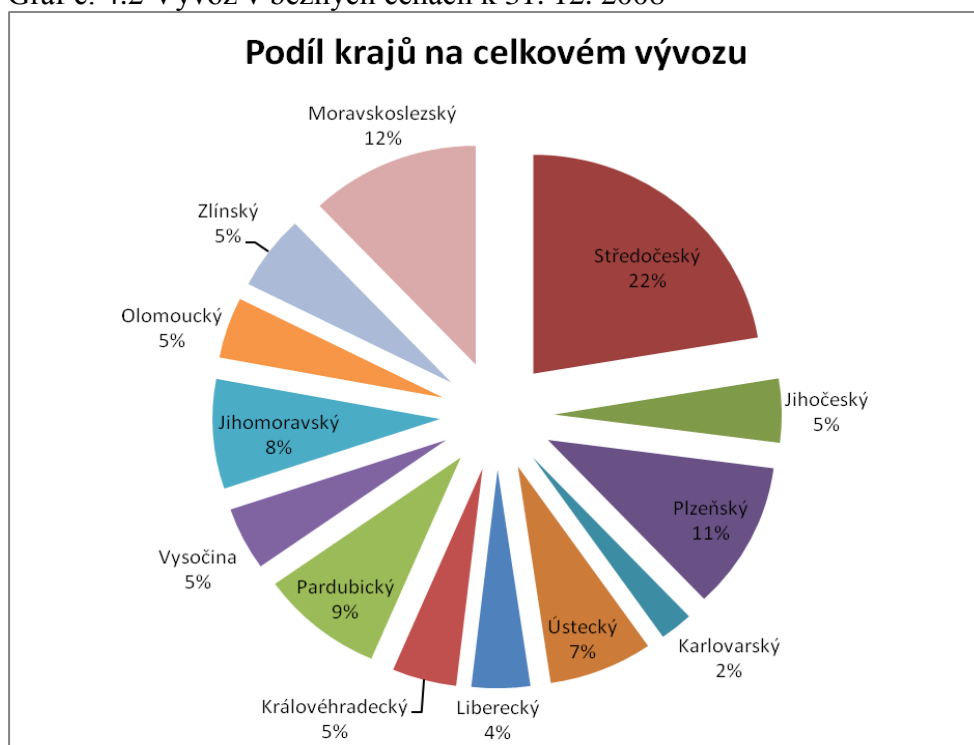
Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

4.1.2 Zvýšení exportu

TPCA se orientuje na výrobu menších aut, kupovaných jako druhý či třetí automobil do rodiny. 99 % těchto aut je vyvezeno do jiných, především západoevropských států, kde je automobil kupován jako druhé či třetí auto do rodiny.

V následujícím obrázku můžeme vidět jednotlivé kraje a jejich podíl na vývozu do ostatních zemí. Téměř ¼ celkového vývozu putuje ze Středočeského kraje. Jsem si jistá, že to je způsobeno z velké části také existencí TPCA.

Graf č. 4.2 Vývoz v běžných cenách k 31. 12. 2008



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

Následující tabulka znázorňuje vývoj vývozu v letech 2004 – 2008 v rámci Středočeského kraje. Největší procentní změna (růst o 18,9 %) byla registrovaná v roce 2007. Právě v tomto roce bylo v TPCA vyrobeno přes 300.000 vozů a vzhledem k tomu, že TPCA 99 % aut vyváží, lze konstatovat, že jistou zásluhu na tomto vývoji měla i analyzovaná automobilka.

Tabulka č. 4.2 Vývoj exportu ve Středočeském kraji

Rok	2004	2005	2006	2007	2008
Vývoz v tis. Kč	342.530	377.143	417.807	496.549	475.548
% změny		10,1	10,8	18,9	-4,2

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

4.1.3 Pokles nezaměstnanosti

Téměř 80 % všech používaných dílů pochází od českých dodavatelů. TPCA tak vytváří pracovní místa jak ve svých závodech, tak nepřímo ta dodavatelská.

Investice zároveň přinesla práci mnoha místním firmám, neboť přes 3000 zaměstnanců se potřebuje denně stravovat, dopravovat, vzdělávat či využívat svůj volný čas ve sportovních a jiných areálech.

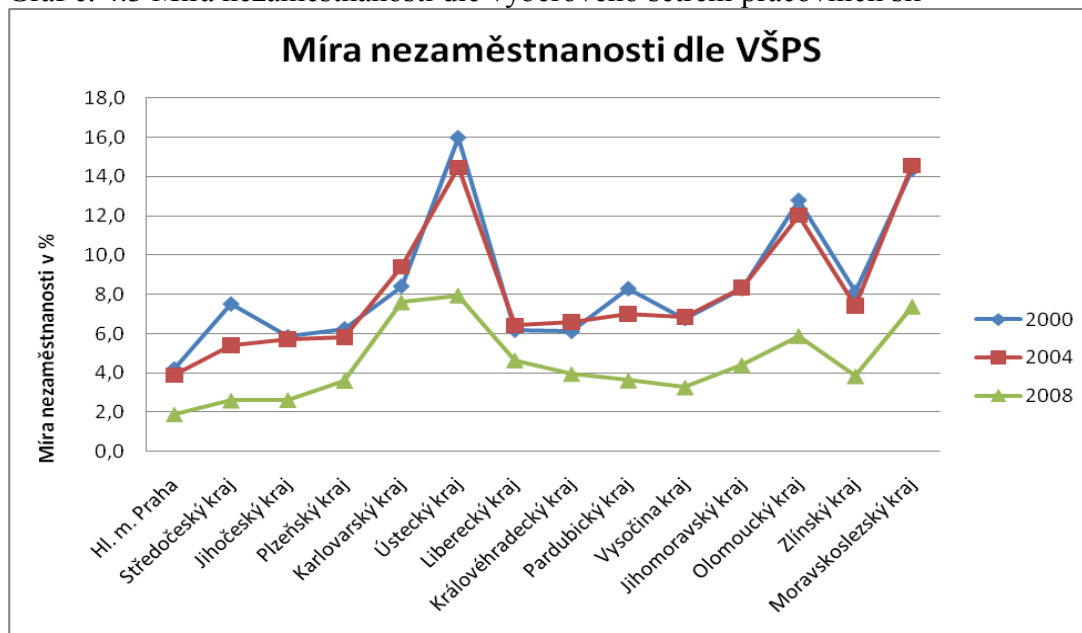
Následující tabulka a graf znázorňuje míru registrované nezaměstnanosti v letech 2000, 2004 a 2008 ve všech krajích ČR. Zatímco v roce 2000 Středočeský kraj vykazoval 7,5 procentní nezaměstnanost, čímž se řadil na 7. pozici ze všech krajů, v roce 2008 se kraj mohl pyšnit 2,6 procentní mírou nezaměstnanosti, a posunul se ze 7. na 2. pozici, což je opravdu velice příznivá situace, na které má TPCA z velké části nezanedbatelný podíl. Nábor zaměstnanců společnost zahájila v roce 2003 s celkovým počtem 300 zaměstnanců. Do roku 2005, ve kterém byla zahájena sériová výroba bylo ve fabrice vytvořeno dalších 1200 pracovních míst. Na konci tohoto roku společnost zaměstnala dalších 1500 osob. Dosáhla tak jednoho ze svých cílů – vytvořit 3000 pracovních míst do roku 2005. V současné době je TPCA zaměstnavatelem 3500 pracovníků a míra nezaměstnanosti v porovnání s rokem 2000 klesla.

Tabulka č. 4.3 Míra nezaměstnanosti v jednotlivých krajích ČR

	2000	2004	2008
Praha	4,2	3,9	1,9
Středočeský	7,5	5,4	2,6
Jihočeský	5,8	5,7	2,6
Plzeňský	6,2	5,8	3,6
Karlovarský	8,4	9,4	7,6
Ústecký	16	14,5	7,9
Liberecký	6,2	6,4	4,6
Královéhradecký	6,1	6,6	3,9
Pardubický	8,3	7	3,6
Vysočina	6,8	6,8	3,3
Jihomoravský	8,3	8,3	4,4
Olomoucký	12,8	12	5,9
Zlínský	8,1	7,4	3,8
Moravskoslezský	14,3	14,5	7,4

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

Graf č. 4.3 Míra nezaměstnanosti dle výběrového šetření pracovních sil



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů Ministerstva práce a sociálních věcí

Se zaměstnaností většího počtu osob vždy rovněž souvisí zaměstnávání cizích státních příslušníků, v rámci ČR se jedná zejména o příslušníky z východní Evropy. Z průzkumů Ministerstva práce a sociálních věcí vyplývá následující skutečnost. Středočeský kraj v roce 2009 zaměstnával celkem 39.105 zaměstnanců cizí státní příslušnosti, čímž se dostává na první pozici v počtu pracovníků ze zahraničí, nepočítáme-li hlavní město Prahu, kde hodnota dosáhla 84.744 pracovníků.

S poklesem nezaměstnanosti také souvisí velmi pozitivní účinek, kterým je fakt, že roste kupní síla obyvatel, což je z ekonomického hlediska velmi pozitivní efekt. S rostoucí kupní silou, dochází k výstavbě nových ať už nákupních či sportovních center, která občanům dávají možnost utrácet své úspory, a kvalita života obyvatel Kolínska roste. Od roku 2007 bylo v Kolíně postaveno nákupní středisko Tesco, zahradní centrum OBI a také velké Shopping Centrum. Kolín se tak stává atraktivním místem pro lokalizaci velkých obchodních center.

4.1.4 Spolupráce se studenty

Spolupráce se studenty středních a vysokých škol probíhá prostřednictvím exkurzí a stáží. TPCA se školami spolupracuje a buduje si takto vztah s možnými budoucími potenciálními

zaměstnanci. Od roku 2007 navázala spolupráci se studenty ČVUT v Praze. Kromě poskytnutých témat diplomových prací, jsou studentům nabízeny exkurze v rámci výrobního závodu, kde mají možnost nahlédnout do každodenního dění ve fabrice.

4.1.5 Spolupráce s partnery

Spolupráce probíhá s partnery mající zájem o rozvoj kolínské oblasti – v rámci programu „Partnerství pro Kolínsko“ se automobilka rozhodla podporovat projekty žadatelů, v jejichž zájmu bude rozvíjet atraktivitu města Kolína a přilehlého okolí. Cílem programu TPCA partnerství pro Kolínsko je přispět k trvale udržitelnému rozvoji Kolínska, rovnováze jeho ekonomického, sociálního i ekologického rozměru a k většímu zapojení občanů do dění v obcích. Celková částka, kterou projektům věnuje je 4 mil. Kč ročně, s tím, že jednotlivé projekty jsou dotovány maximální částkou 800 tis. Kč.

Podpořen byl například projekt s názvem Dobrodružná stezka malého Dobše – 274 500 Kč. Projekt přispěje k bezpečné pěší docházce dětí do školy v Žehuni. Hlavním cílem projektu je navázat na aktivity spojené s Muzeem Keltů, s Keltským oppidem a s novými cyklotrasami. Vznikne tak naučná dobrodružná stezka s 12 zastaveními podél řeky Cidliny.

V témže roce 2009 byl podpořen projekt s názvem Pojdme si hrát v celkové částce 138 200 Kč. Cílem projektu ZŠ a MŠ Bečváry je zlepšení podmínek pro volnočasové aktivity dětí vybudováním nového hřiště v prostorách školní zahrady. Škola tak získává nové prostory i pro výchovně vzdělávací činnosti v mateřské i základní škole.

4.1.6 Nově přichozí investoři

Toyota i Peugeot jsou mezinárodně uznávané a stabilní společnosti. A ty by neriskovali lokalizovat svou investici do nestabilní země, kde není vhodné investice umisťovat. Proto je velmi pravděpodobné, že noví potenciální investoři, kteří se rozhodují o umístění své investice, tento fakt zváží a rozhodnou se pro investici do ČR i díky této skutečnosti.

4.2 Negativní účinky investice

4.2.1 Růst nekvalifikované pracovní síly

Jak již bylo na začátku textu této kapitoly řečeno, s každým pozitivem je spjata jeho negativní stránka. Důležité je, aby ta pozitivní byla silnější, a negativní zůstala v pozadí a příliš se nevyvíjela. Je jisté, že rovněž zásluhou TPCA se míra nezaměstnanosti ve Středočeském kraji drží na nízké úrovni. Ovšem na druhé straně tato poptávka po příliš nekvalifikované pracovní síle se stává příčinou navýšení pracovního trhu nekvalifikovanými pracovníky.

4.2.2 Vývoj cen bytů

Z regionálního pohledu je pro středočeské občany velmi nežádoucí vývoj cen bytů v jejich kraji, který téměř ve všech sledovaných letech 2000-2008 převýšil republikový průměr. Následující tabulka zachycuje průměrné kupní ceny bytů v České Republice a Středočeském kraji. Lze z ní vyčíst, že do roku 2003 se ceny bytů v analyzovaném kraji držely pod republikovým průměrem. Ovšem v následném roce 2004 se situace otočila o 180 stupňů a ceny bytů v kraji převýšily republikový průměr. Uvědomíme-li si, že v tomto průměru jsou zachyceny také ceny bytů v hlavním městě, což průměr rapidně navyšuje, lze říct, že ceny bytů ve středočeském kraji jsou rapidně nad republikovým průměrem. Ovšem z opačné strany se na situaci lze dívat mnohem pozitivněji. Je velmi pravděpodobné, že pražští obyvatelé využívají možnosti koupě bytu ve Středočeském kraji, ve kterém jsou ceny stále nižší než v Praze, a tudíž zvyšující se poptávka po bytech vyvolává jejich zdražení.

Tabulka č. 4.4 Průměrné kupní ceny bytů Kč/m² v ČR a Středočeském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Česká Republika	7.684	7.326	8.590	11.489	11.941	13.731	14.733	18.684	21.956
Středočeský kraj	5.117	6.332	7.667	10.829	13.426	14.716	16.178	20.413	23.480

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

Následující tabulka zachycuje procentuální vývoj cen bytů vždy oproti předcházejícímu roku. Velmi zajímavá je situace v roce 2001, kdy ceny bytů v republice klesly o více než 5 %, zatímco ve středočeském kraji byla situace zcela opačná a ceny vzrostly o více než 23 %. Fakt, že v roce 2000 byla zahájena činnost TPCA v Kolíně lze z tohoto pohledu chápat jako jeden z důvodů tohoto vývoje cen bytů v kraji. I v následujících dvou letech ceny rostly rychleji než tomu bylo v rámci ČR. Zlomový se stal rok 2005, ve kterém již ceny rostly pomaleji a konečně v roce 2007 a 2008 se Středočeský kraj přiblížil nejmarkantněji průměru.

Tabulka č. 4.5 Změna kupní ceny bytů oproti předcházejícímu roku v %

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Česká Republika	-5,3	17,3	33,755	3,9	15	7,3	26,8	17,5
Středočeský kraj	23,7	21,1	41,2	24	9,1	9,9	26,2	15,1

Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů z ČSÚ

4.2.3 Dopravní hluk

Za další negativní účinek na lokální úrovni, který investice přinesla lze považovat zvýšenou dopravní zátěž. Protože 99 % aut je exportováno, především do západních zemí, je logické, že zvýšená dopravní zátěž se již projevila. I přes to, že 70 % vyrobených automobilů se dopravuje po železnici, zbylých 30 % automobilů je dopravováno po silnici a způsobuje obyvatelům Kolína každodenní nepříjemnosti spojené s dopravním hlukem. Nejpostiženější jsou okolní obce v blízkosti Kolína a pásmo mezi městem a dálnicí D11. I přes to, že se situace po vybudování přípojky na dálnici zlepšila, stále zůstává velká skupina místních obyvatel, která dopravní situaci stále vnímá negativně.

4.2.4 Zadlužení města

Obrovské zadlužení města, které již přesahuje miliardu²¹ korun zabraňuje možnosti financování projektů, které by potenciál města mohly rozvíjet. Jedná se například o investice, které jsou pro kraj přínosné a potřebné a to například investice zaměřené na podporu místního podnikatelského prostředí, investice pro výzkum a vývoj, vzdělání. Díky tomuto zadlužení město ztrácí možnost čerpání dotací ze Strukturálních fondů, neboť není schopno vlastního spolufinancování. Tuto nepříznivou situaci si však město uvědomuje a podle posledních zpráv se v současné době snaží o prodej jak bytů, tak části průmyslové zóny v Ovčárech.

²¹http://www.financninoviny.cz/zpravy/mfd-kolin-chce-prevest-byty-pro-tpca-na-jiny-subjekt/410943&id_seznam=627

5 Závěr

V moderní společnosti jsou firmy nejvýznamnějším faktorem ekonomického rozvoje. Svou přítomností vytvářejí pracovní příležitosti pro obyvatele regionu. Tím zvyšují příjmy obyvatelstva a potažmo také příjmy veřejného rozpočtu (daňové příjmy). Protože jsou zvyšovány příjmy rozpočtu, mohou se zvýšit i rozpočtové výdaje – tak dochází ke zkvalitňování prostředí v regionu a stabilizuje se jeho obyvatelstvo.

Jak již samotný název napovídá, hlavním cílem práce je zhodnotit faktory, které zahraniční investoři považují za podstatné pro své rozhodnutí o umístění investice do dané země.

Bude-li mít daná země, mající zájem přilákat investory do své země, přehled o faktorech, které velké zahraniční investory ve větší či menší míře ovlivňují, je větší pravděpodobnost, že tyto investory do své země přiláká.

Které faktory jsou pro velké investory důležité, uvádím na příkladě japonsko-francouzského koncernu TPCA, jejíž investice je pro Českou Republiku významná.

Za nejdůležitější faktor při rozhodování TPCA o umístění investice považuji faktor finanční participace tzn. účast státu, který má o investora zájem, prostřednictvím výhodně poskytnuté investiční pobídky. Tady však zůstává nedořešená otázka související s dobou trvání pobídky a dobou, po kterou investor v dané zemi zůstane po vypršení termínu pobídky. Doporučuji proto do smluv mezi investory a státem zahrnovat také minimální dobu, po kterou investor v zemi musí zůstat.

Další faktor, který považuji za klíčový, je faktor pracovní. Působení tohoto faktoru vnímám ze dvou úhlů. Prvním z nich je kvalita pracovní síly, kterou má, podle mého názoru, každý národ vytvořen již od pradávna. Druhý úhel pohledu na pracovní sílu vnímám z hlediska nákladů, kterým analyzovaný investor přikládal zpočátku velkou váhu. Tento faktor velice úzce souvisí s nákladovým faktorem ceny práce a na příkladě TPCA lze vidět, jak se může s časem měnit jeho významnost. Zpočátku byl pro TPCA strategický, což lze vypořádat z velmi nízké mzdy, kterou společnost zaměstnancům vyplácela. Později však byla nucena vlivem nátlaku odborů mzdu zvyšovat, neboť zpočátku nedosahovala ani průměru mezd v kraji. Postupně se tedy společnost nevyhnula předpokládanému zvýšení

mezd a faktor levné pracovní síly se dostává do pozadí, jelikož investor si uvědomil, že pokud mzdy zůstanou podprůměrné, ztratí pracovní sílu, která je základem pro chod společnosti a nedá se nahradit.

Navrhuji, že by bylo vhodné a z hlediska teorie učících se regionů velmi významné, zaměřit se na takové investory, kteří mají zájem zaměstnávat nejen dílenské pracovníky, ale také část kvalifikované pracovní síly, neboť jen tímto směrem lze zabránit „odlivu mozků“ do jiných zemí a vybudovat si tradici v pravém slova smyslu „kvalitní“ síly českého národa.

Jedním z cílů této práce rovněž bylo objasnit účinky, které následně investice dané zemi přináší.

Investice TPCA přinesla České Republice nejvýznamnější účinek v podobě zvýšení indikátoru hrubého domácího produktu. Dokázat přesnými čísly kolik přesně investice přispěla ke zvýšení tohoto indikátoru je prakticky nemožné. Proto jsem alespoň prostřednictvím srovnání meziročních přírůstků v kraji dokázala, že ve sledovaných letech 2000 – 2008 došlo k nejvýraznějšímu růstu HDP v roce 2006, a vzhledem k tomu, že firma začala výrobu automobilů v roce 2005, považuji efekt v podobě nejvýraznějšího růstu HDP ve sledovaných letech jako výsledek práce této společnosti.

Pozitivním účinkem hodnocené investice pro zemi je také zvýšení exportu. V roce 2007 TPCA vyrobila celkem 300.000 aut k exportu a právě v tomto roce došlo ve Středočeském kraji k největšímu meziročnímu nárůstu exportu ve sledovaných letech 2004-2008.

Velmi významným podílem se TPCA zasloužila o snižování nezaměstnanosti v kraji což dokazuje pokles nezaměstnanosti v kraji v rámci sledovaných let. Díky snížení tohoto indikátoru se zvyšuje kupní síla obyvatel Středočeského kraje, což lze z ekonomického hlediska pokládat za velmi pozitivní účinek na celostátní úrovni, neboť se zvyšující se kupní silou se zvyšuje atraktivnost kraje pro nově příchozí investory, což dokazuje fakt, že s příchodem roku 2007 byly v Kolíně postaveny 3 velké obchodní řetězce.

Za pozitivní účinek také považuji fakt, že příchod investorů je vždy spojen s jeho požadavky, které si investor stanoví. Příkladem toho je dobudování potřebné infrastruktury pro TPCA. Myslím si, že kdyby tento požadavek investor neměl, byla by infrastruktura v Kolíně na horší úrovni, než je dnes. Jako pozitivum tedy vnímám rychlejší práci ze strany státu co se ať už infrastrukturního či jiného rozvoje města týká.

Investice TPCA je významná také pro místní podnikatelé a instituce, neboť právě díky programu Partnerství pro Kolínsko se jim rozšiřují prostory pro získání finančních prostředků pro jejich záměry.

Pozitivní účinky investice značně převyšují jeho účinky negativní, za které považuji růst nekvalifikované pracovní síly a vývoj cen bytů v kraji. Jak už jsem v začátku textu zmínila, aby se tomuto růstu nekvalifikované síly zabránilo, je nezbytné, aby se stát orientoval na investory, kteří mají zájem o české jak nekvalifikované, tak kvalifikované pracovníky.

Co se vývoje cen bytů a nemovitostí v kraji týče, je zde otázkou, zda toto zvýšení bylo způsobeno z větší části touto investicí či kvůli poloze kraje, neboť kraj se nachází v blízkosti centra České Republiky, a je velmi pravděpodobné, že ceny bytů v kraji rostou vlivem růstu zájmu pražských pracovníků o byty ve Středočeském kraji, které jsou stále nižší než v Praze.

Mírně znepokojující z pozice města je jeho zadlužení, které s sebou investice přinesla. V současné době se však město situaci snaží řešit prodejem bytů pro TPCA a také prodejem části průmyslové zóny, jejíž je vlastníkem. Uskuteční-li město tento plánovaný prodej, bude snadnější získat dotace ze strukturálních fondů, díky kterým může dále rozvíjet svůj potenciál. Momentálně totiž zadlužení města omezuje jeho možnosti získat dotace, jelikož není možné spolufinancování ze strany města.

Investice v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry přinesla Středočeskému kraji možnost zviditelnění a kraj se stal atraktivní také pro nově příchozí investory, neboť si myslím, že prosperující společnost Toyota a Peugeot dala kraji „dobré jméno“.

Myslím si, že Česká Republika je zemí, která má před sebou jistou budoucnost spojenou s příchodem investorů neboť disponuje dostatečným potenciálem, který může investorům nabídnout.

Seznam použité literatury

Knihy, příspěvky ve sborníku

- [1] MAIER, G.; TÖDTLING, F. *Regionálna a urbanistická ekonomika: teória lokalizácie a priestorová štruktúra*. 1.vyd. Bratislava: ELITA, 1997. 258 s. ISBN 80-8044-044-1.
- [2] MALINOVSKÝ, J.; SUCHÁČEK, J. *Velký anglicko-český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. 1.vyd. Ostrava: VŠB- TU Ostrava, 2006. 956 s. ISBN 80-248-1117-0.
- [3] SRHOLEC, M. *Přímé zahraniční investice v České republice: Teorie a praxe v mezinárodním srovnání*. 1.vyd. Praha: Linde, 2004. 172 s. ISBN 80-86131-52-1.
- [4] VANHOVE, N.; KLAASSEN L. H. *Regional policy: A European Approach*, 1987, Aveburg, Aldershot, Brookfield.
- [5] VARADZIN, F. a kol. *Ekonomický rozvoj a růst*. 1.vyd. Praha: Professional Publishing Praha, 2004. 327 s. ISBN 80-86419-61-4.
- [6] VARADZIN, F. a kol. *Region a vnější ekonomické vztahy*. 1. vyd. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 2005. 195 s. ISBN 80-248-0968-0.
- [7] VITURKA, M.; MARYÁŠ, J. *Komparativní hodnocení obchodních faktorů investiční atraktivity vybraných měst ČR*. 2.vyd. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 1997. 168 s. ISBN 80-7078-500-4.
- [8] WOKOUN, R.; MALINOVSKÝ, J.; DAMBORSKÝ, M.; BLAŽEK, J. a kol. *Regionální rozvoj*. 1.vyd. Praha: Linde Praha, a. s., 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [9] ŽÍŽALOVÁ, P. *TPCA – Případová studie*. 1. vyd. Praha: Drahekoupil Jan, 2008. 30 s. ISBN 978-80-254-2223.

Tištěná periodika

- [1] DAMBORSKÝ a kol. *Regionální studia*. 2. vyd. Praha: VŠE v Praze, 2008. 54 s. ISSN 1803-1471.

Elektronická podoba

[1] *Cenové mapy* [online]. [cit. 2010-02-18]. Dostupné z: www.cenovemapy.cz

[2] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2010-02-18]. Dostupný z: [www: <http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/CF0030835F/\\$File/1154-09-KAP3.pdf >](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/CF0030835F/$File/1154-09-KAP3.pdf)

[3] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2010-02-18]. Dostupný z: www: <http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/home>

[4] *Investice* [online]. [cit. 2010-01-03] Dostupný z [www: <http://www.rrajm.cz/download/pzi.pdf >](http://www.rrajm.cz/download/pzi.pdf)

[5] *Investiční pobídky* [online]. [cit. 2010-01-03] Dostupný z [www: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/inv_pob_vyvoj.html>](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/inv_pob_vyvoj.html)

[6] *Internetové stránky encyklopedie* [online]. [cit. 2010-02-19]. Dostupné z: [www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Strategick%C3%BD_pl%C3%A1n_rozvoje>](http://cs.wikipedia.org/wiki/Strategick%C3%BD_pl%C3%A1n_rozvoje)

[7] *> Portál ministerstva práce a sociálních věcí* [online]. [cit. 2010-02-19]. Dostupné z: [www: < http://portal.mpsv.cz/sz/stat/vydelky/str>](http://portal.mpsv.cz/sz/stat/vydelky/str)

[8] *Regionální informační servis – informace k průmyslové zóně* [online]. [cit. 2010-02-18]. Dostupný z: [www: <http://www.risy.cz/index.php?pid=514&c_kraj=02&id_zony=1&language=cz>](http://www.risy.cz/index.php?pid=514&c_kraj=02&id_zony=1&language=cz)

[9] *TPCA* [online]. [cit. 2010-04-03] Dostupný z [www: <http://www.tpca.cz/cz/o-nas>](http://www.tpca.cz/cz/o-nas)

[10] *Zákon o investičních pobídkách* [online]. [cit. 2010-02-18]. Dostupný z: [www: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zamestnanost/cast5.aspx>](http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zamestnanost/cast5.aspx)

Seznam zkratek

ČR	Česká Republika
ČVUT	České vysoké učení technické
EU	Evropská Unie
HDP	Hrubý domácí produkt
MHD	Městská hromadná doprava
MÚK	Mimoúrovňové křížení využívané v mapách, geodezii
MŠ	Mateřská škola
NUTS	Územně statistické jednotky používané v rámci Evropské Unie
TPCA	Toyota Peugeot Citroen Automobils
UNESCO	Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZŠ	Základní škola
ŽP	Životní prostředí

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst.3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 30. dubna 2010

Adresa trvalého bydliště studenta:

MichaelaPuczoková

Slezská 39, 741 01 Nový Jičín

Seznam příloh

Příloha č. 1: Obrázek továrny TPCA

Příloha č. 2: Toyota production system

Příloha č. 1: Obrázek továrny TPCA



Příloha č. 2: Toyota production system

